JAHRGANG 13
DEZEMBER 1964

12

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS MDN 1.–

32 542
A 4933 E



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



12 DEZEMBER 1964 · BERLIN · 13. JAHRGANG



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband. Erscheint im TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen, Verlagsleiter: Herbert Linz; **Redaktion „Der Modelleisenbahner"**; Leitender Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Fernschreiber: 01 1448. Grafische Gestaltung: Evelin Gillmann. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,– MDN. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, 1055 Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bezugsmöglichkeiten: DDR: Postzeitungsvertrieb und örtlicher Buchhandel. Westdeutschland: Firma Helios, Berlin-Borsigwalde, Eichborndamm 141–167 und örtlicher Buchhandel. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoiznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex. P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Titelbild

Verkaufsschlager am Messestand unseres Transpress-Verlages zur Leipziger Herbstmesse 1964 war das „Modellbahn-Anlagenbuch"

Foto: G. Illner, Leipzig

Rücktitelbild

Immer dicht umlagert war der Zeuke-&-Wegwerth-Messestand im Petershof

Fotomontage: G. Illner, Leipzig

In Vorbereitung

Umbau von Schnellzugwagen der Nenngröße TT

Wissenswertes über die Nenngröße N

Gummilagerung für Modellok-Radsätze

Kleinbahnanlage TT/HO

XI. Nemzetközi Vasútmodellezö Kiállitás Budapest 1964

XI. Internationaler Modellbahnwettbewerb Budapest 1964

XIoe Международное соревнование мод. Ж. Д. 1964 г. в Будапеште

XIth International Model Railway Competition 1964 in Budapest

XIme Concours international des modèlistes ferroviaires 1964 en ville de Budapest

Budapest — Hauptstadt der Ungarischen Volksrepublik mit 1,807 Millionen Einwohnern. Von der Donau getrennt werden die beiden Stadtteile Buda und Pest. Der westliche und kleinere Teil Buda liegt in einer reizvollen bergigen Landschaft mit dem 220 m hohen Gellert-Berg, auf dem die Zitadelle steht und das Befreiungsdenkmal weithin sichtbar sich emporreckt. Von hier aus hat man einen herrlichen Ausblick westlich auf das bergige Buda und östlich auf die Donau und das am anderen Ufer in der Ebene liegende Pest. Dort befindet sich auch das Zentrum der Hauptstadt mit dem Parlament, der Universität, dem Nationalmuseum, dem Volksstadion, der Akademie der Wissenschaften, dem Tiergarten und der Hochschule für Verkehrswesen, in deren Festsaal der Wettbewerb und vom 3. bis 18. Oktober die Ausstellung der Modelle stattfanden.

Am 4. Oktober, dem ersten Sonntag nach der feierlichen Eröffnung, sahen etwa 3000 Besucher die Ausstellung. Diese Zahl übertraf selbst die Erwartungen der Vertreter des Ungarischen Modellbahnverbandes; sie zeigt augenfällig das rege Interesse vieler Budapester an der Modelleisenbahn. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß jetzt auch in ländlichen Gebieten Ungarns Modellbahngruppen gebildet werden.

Viele Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn kamen auch aus der DDR (über 300), der ČSSR und der VR Polen. Am Abend des 4. Oktober brachte das ungarische Fernsehen Aufnahmen von der Eröffnungsveranstaltung und der Ausstellung.

Nachdem bereits zum X. Wettbewerb in Görlitz erstmalig Modellbahnanlagen zu sehen waren, kann man erfreut feststellen, daß auch in Budapest mehrere Anlagen dicht umdrängt wurden. Neben kleineren und zum Teil technisch hervorragenden Anlagen von ungarischen Modellbahnfreunden, waren besonders die beiden Anlagen aus der DDR, die 12 m lange Anlage aus Meißen und die 10 m lange Anlage der AG „Friedrich List" aus Leipzig mit der Nachbildung des Fährhafens Saßnitz und dem Funktionsmodell des Fährschiffes „Saßnitz", Hauptanziehungspunkte auf der Ausstellung. Beide Anlagen erhielten Ehrenpreise des Ministers für Verkehrs- und Postwesen der Ungarischen VR und des Generalsekretärs der ungarischen Eisenbahner-Gewerkschaft.

Bei der Bewertung der Modelle, die in Vitrinen übersichtlich ausgestellt waren, wurden insgesamt 33 Preise vergeben, davon 22 Preise für Modelle aus der DDR, 6 für ungarische Modelle, 2 für ČSSR-Modelle und je ein Preis an Modelle aus der VR Polen, Italien und der Schweiz. Die 33 Preise sind unterteilt in 23 erste, zweite und dritte, 3 Sonderpreise und 7 Anerkennungspreise.

Unter den Preisträgern aus der DDR waren so bekannte Modelleisenbahner wie Karl-Ernst Hertam aus Naunhof, der in der Gruppe A/S für seine Lok BR 94 in H0 einen 3. Preis und in der Gruppe B/S einen 1. Preis für seinen Abteilwagen in H0 erhielt, Hans Weber, Berlin, der für seine Lok BR 50 in TT den 1. Preis in der Gruppe C/S bekam, und Joachim Schnitzer, Kleinmachnow, dem in der Gruppe E/S die H0-Besandungsanlage den 1. Preis brachte. Einen Anerkennungspreis erhielt die einzige weibliche Preisträgerin Käthe Krüger aus Magdeburg für ihr Wochenendhaus in der Nenngröße H0.

Etwa 40 Modelle aus England trafen nach Abschluß der Jury-Tagung ein; sie konnten daher leider nicht mehr mit bewertet werden. Viele interessante Modelle, hauptsächlich von ungarischen Modelleisenbahnern gefertigt, kamen ebenfalls nicht mit in die Wertung, da sie in irgendeiner Form nicht den Wettbewerbsbedingungen entsprachen. So war zum Beispiel eine Lokomotive von 1884 am Maßstab 1:10 zu sehen, die vor vielen Jahren von dem ehemaligen ungarischen Hirten Istvan Ledacs, der heute in leitender Stellung arbeitet, vollständig aus Holz geschnitzt worden war. Außerdem waren mehrere ungarische Lokomotiven im Maßstab 1:45 oder 1:20 ausgestellt, die ebenfalls außer Konkurrenz liefen. Zu dieser Gruppe gehörte auch das Modell des modernen Budapester Südbahnhofs in der Nenngröße TT. Der alte Südbahnhof hatte im Jahre 1962 sein 100jähriges Jubiläum.

In mehreren Vitrinen zeigten viele Firmen ihre Industriemodelle. Neben Piko, Gützold, Schicht, Rarrasch, Ehlcke, TeMos, Zeuke, OWO und „Sachenmeister" Metallbau waren Fleischmann, Märklin, Vollmer, Rivarossi (Italien), Kleinbahn (Österreich) und KoVo Plast PMP (ČSSR) vertreten.

In den ersten Tagen der Ausstellung kam es noch zu verschiedenen Zusammenkünften: Die Vertreter der Modellbahnverbände trafen sich zu Besprechungen, der Generalsekretär der Eisenbahner-Gewerkschaft Antal Szabó gab für die Vertreter der Modellbahnverbände einen Empfang, und ein Besuch der Pioniereisenbahn bei sonnigem Spätsommerwetter mit einer Fahrt auf der 11,8 km langen Strecke, die in ständiger Steigung durch ein herrliches bergiges Waldgebiet führt, bereitete hauptsächlich den ausländischen Gästen großes Vergnügen.

Die Tage in Budapest werden allen Teilnehmern unvergessen bleiben. Unseren Gastgebern und besonders Herrn Dipl.-Ing. Ferenc Szegö, Herrn Dipl.-Ing. Ottó Petrik, Herrn Ede Hiesz und Herrn Dr. Ákos Vaszkó sei an dieser Stelle für die Gastfreundschaft herzlich gedankt. Die zu einer festen Tradition gewordenen Modellbahnwettbewerbe tragen auch dazu bei, daß neben der Förderung des Modellbahn-Gedankens die freundschaftlichen Beziehungen zwischen den europäischen Völkern weiter vertieft werden.

H. Steckmann

An der neuerbauten modernen Hängebrücke über die Donau in Budapest erfolgen die letzten Arbeiten

Foto: H. Steckmann

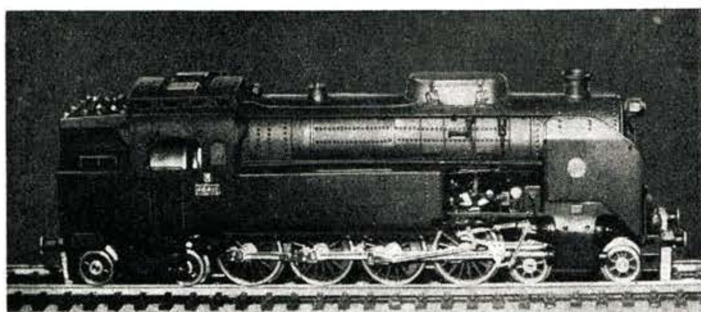


XI. Nemzetközi

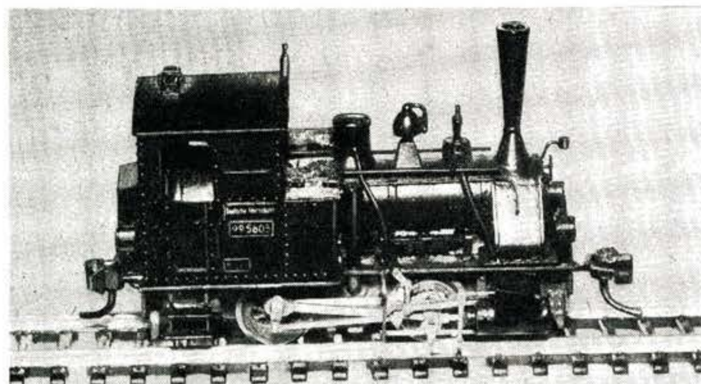


Ständig umlagert war die Anlage des Fährhafens Saßnitz der Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List" aus Leipzig. ▶

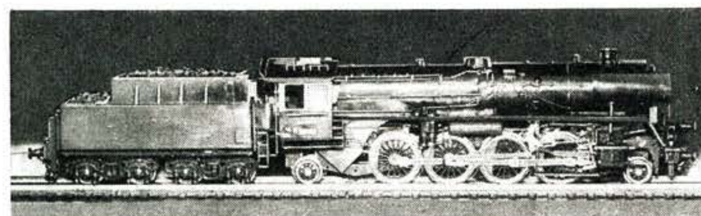
1



2



3



4

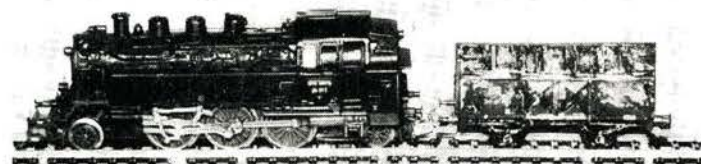


Bild 1 Einen 1. Preis in der Gruppe A/S (Modelltriebfahrzeuge mit eigener Kraftquelle/Senioren) erhielt Herr Divis Steinbrok aus Prag mit der Lok 464.0 der ČSD in der Nenngröße H0.

Bild 2 Einen weiteren 1. Preis in der Gruppe A/S wurde Herrn Klaus Kieper, Ahrensfelde, mit der Lok BR 99 der DR in der Nenngröße TT zugesprochen.

Bild 3 Die H0-Lok der BR 22 der DR von Herrn Albert Görbig, Weimar, wurde mit einem 2. Preis in der Gruppe A/S ausgezeichnet.

Bild 4 Die TT-Lok der BR 64 der DR von Herrn Wolfgang Kaden aus Freiberg/Sa. wurde in der Gruppe A/S ebenfalls mit einem 2. Preis bedacht.

Bild 5 Auch die TT-Lok 375 der MAV von Herrn Ferenc Tasnádi in der Gruppe A/S wurde mit einem 2. Preis ausgezeichnet.

Bild 6 In der Gruppe B/S (Modellschienenfahrzeuge ohne eigene Kraftquelle/Senioren) erhielt Herr Werner Vollrath aus Kreisfeld einen 1. Preis für seinen vierachsigen gedeckten Güterwagen in der Nenngröße 0.

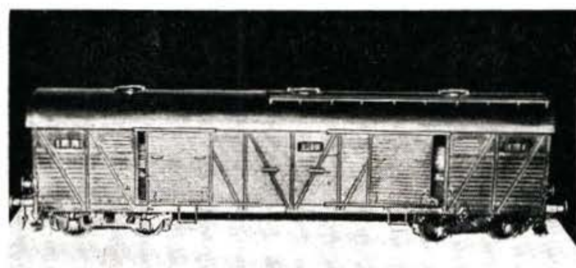
Bild 7 Herr K.-W. Lindtke, Weimar, wurde in der Gruppe B/S für den H0-Kübelwagen mit einem 2. Preis ausgezeichnet.

Bilder 8 und 9 In der Nenngröße 0 bastelte Herr Kurt Haage aus Holzweißig einen vierachsigen Selbstentladewagen und einen zweiachsigen Gepäckwagen. Er erhielt dafür in der Gruppe B/S einen 2. Preis.

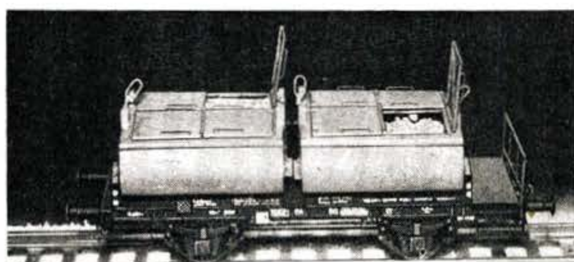
Vasútmodellezö Kiállitás Budapest 1964



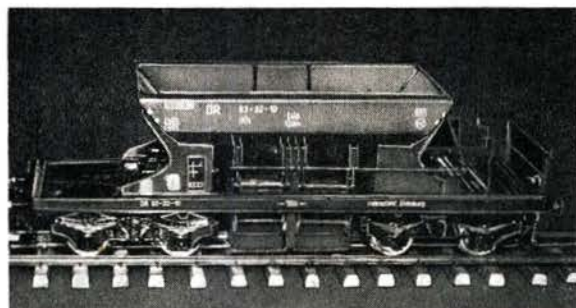
5



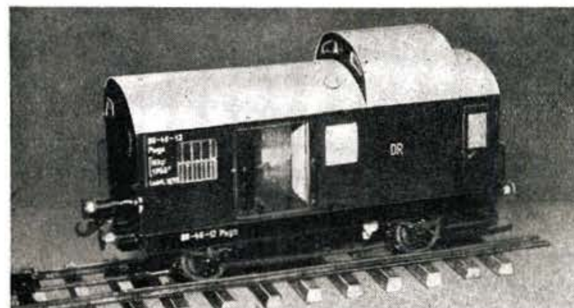
6



7



8



9



◀ *János Mernök aus Budapest ist der Erbauer dieser sehr interessanten H0-Anlage. Die Drehscheibe wird durch eine Telefon-Wählscheibe bedient.*



Das Fährschiff „Saßnitz" bei der Fahrt aus dem Fährbecken. ▶

10

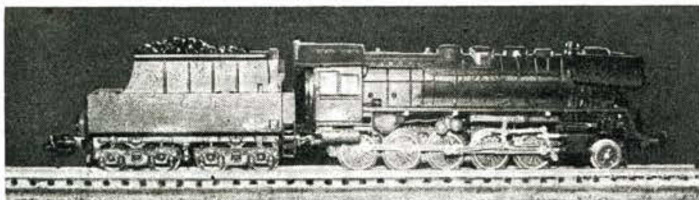


Bild 10 Den 1. Preis, den einzigen Preis in der Gruppe C/S („Frisuren"), erhielt Herr Hans Weber, Berlin, für seine TT-Lok der BR 50 der DR.

11

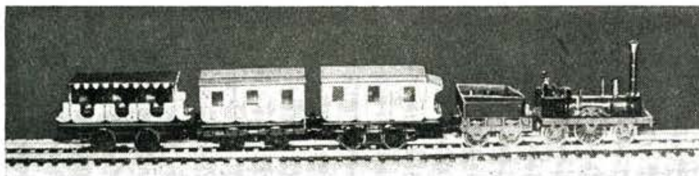


Bild 11 In der Gruppe D/S (Historische Fahrzeuge) wurde der TT-Adler-Zug von Herrn Wolfgang Kaden, Freiberg, mit dem einzigen Preis in dieser Gruppe, einem 1. Preis, ausgezeichnet.

12



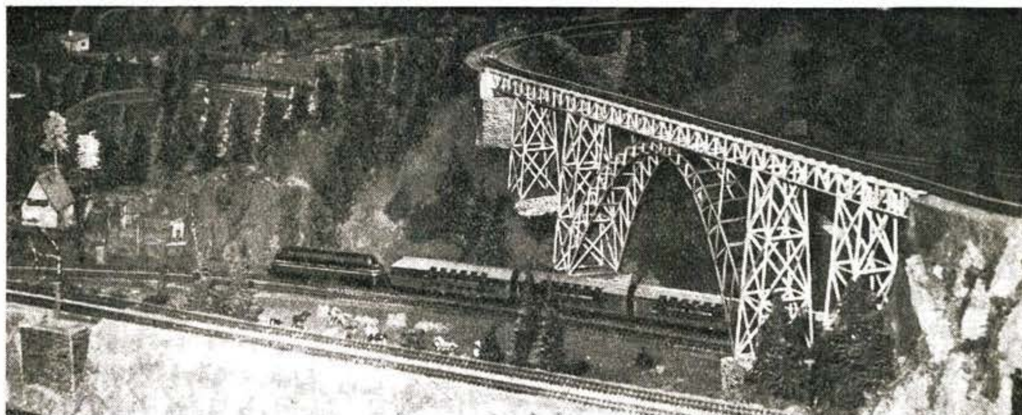
Bild 12 Die Gebäudemodelle in der Nenngröße H0 brachten Herrn Karl-Heinz Sperling aus Leipzig einen 1. Preis in der Gruppe F/J (Modelle von Hoch- und Kunstbauten/Junioren) ein.

Bild 13 Herr Attila Toth aus Budapest bekam für seine H0-Bauernhäuser in der Gruppe F/S einen 1. Preis.

Bild 14 Einen Anerkennungspreis für ihr H0-Wochenendhaus am Wasser erhielt Frau Käthe Krüger, Magdeburg in der Gruppe F/S.

Vasútmodellezö Kiállitás Budapest 1964

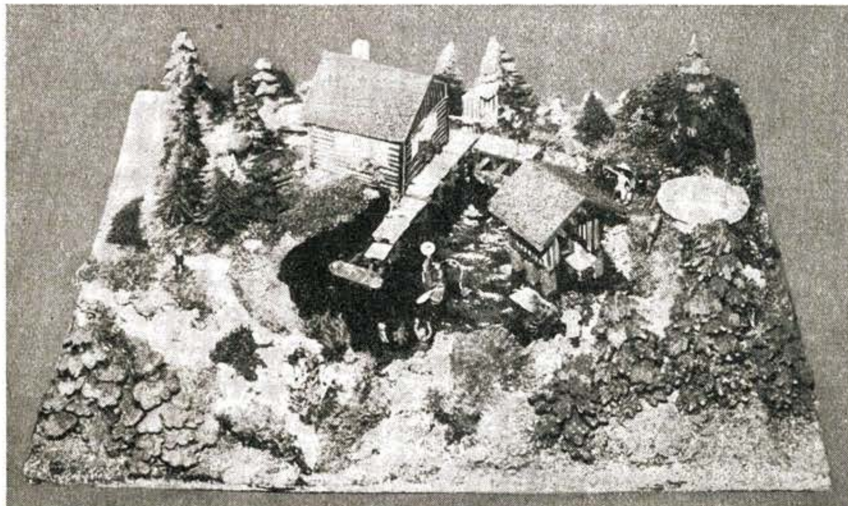
Dieser Viadukt gehört zu der H0-Anlage der Arbeitsgemeinschaft aus Meißen. Diese Anlage war ebenfalls ein starker Anziehungspunkt für die Besucher der Ausstellung. ▶



13

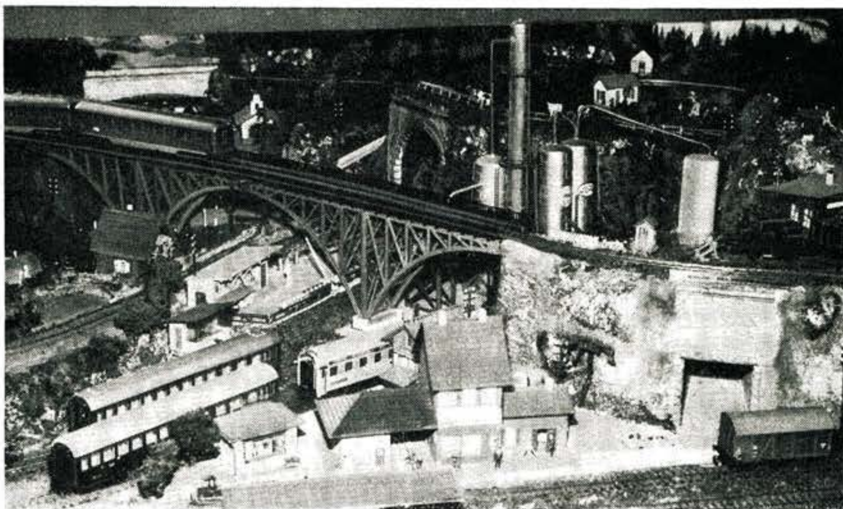


14

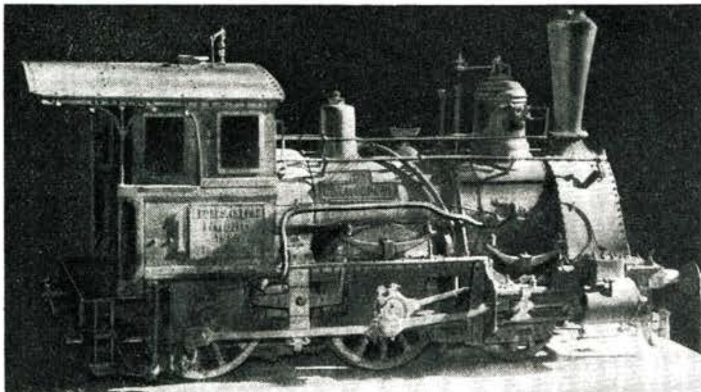




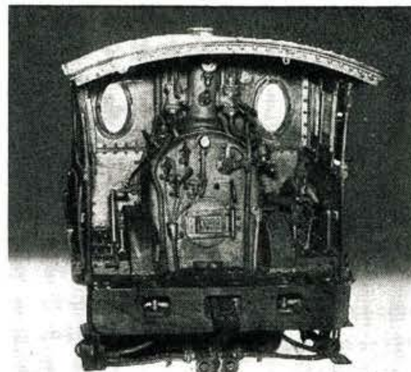
Von den Mitgliedern des Budapester Modellbahnklubs „Technikus" ist diese Anlage in der Nenngröße H0 erbaut worden. ▶



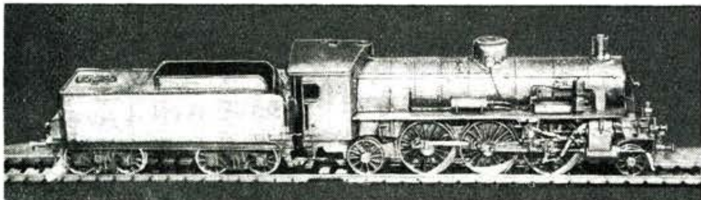
15



15a

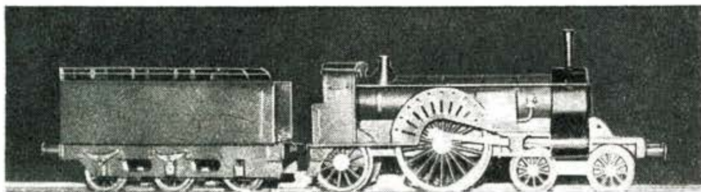


16



Fotos: M. Gerlach, Berlin

17



18

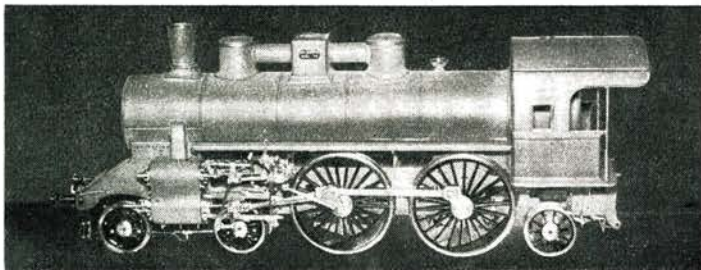


Bild 15 Die Lok wurde im Maßstab 1 : 10 von dem ehemaligen ungarischen Hirten Istvan Ledacs gebaut. Alle Teile sind aus Holz geschnitzt worden.

Bild 15a Führerhaus-Innenansicht der Holzlok

Bild 16 H0-Lok der FS Italia von Gianfranco Regazzoli aus Brescia (Italien) gebaut

Bild 17 Lokomotive mit Schlepptender in der Nenngröße 0 aus England

Bild 18 Diese Lok wurde in sehr sauberer Ausführung in der Nenngröße 0 von Peter Vossy aus Budapest angefertigt.

Dipl.-Ing. FRIEDRICH SPRANGER, Dresden

Wendezugbetrieb auf der Strecke Dresden–Schöna

Mit dem Sommerfahrplan 1959 wurde auf der Strecke Dresden–Bad Schandau der Wendezugbetrieb eingeführt. Bereits drei Jahre später, im Sommer 1962, ist er bis zum Grenzbahnhof Schöna erweitert worden.
Auch auf anderen Strecken der Deutschen Reichsbahn verkehren Wendezüge. Sie werden sowohl von Dampf- als auch von elektrischen und Diesellokomotiven befördert. Am Beispiel des Wendezuges Dresden–Schöna werden im folgenden die technischen und betrieblichen Besonderheiten der Wendezüge erläutert. Damit soll der Leser über den Zweck und die technischen Anlagen eines Wendezuges unterrichtet werden. Darüber hinaus soll dieser Beitrag dem Modelleisenbahner bei der Einrichtung eines vorbildgetreuen Wendezugbetriebes auf seiner Modellbahnanlage behilflich sein.

Begriffserklärung

Als Wendezugbetrieb bezeichnet man den Betrieb mit Zugeinheiten, bei denen die Lokomotive auch beim Wechseln der Fahrtrichtung ihren Standort im Zuge beibehält. Die Züge werden, wenn sich die Lokomotive nicht an der Zugspitze befindet, von der Spitze aus gesteuert. Sie gelten nicht als geschobene Züge im Sinne der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung und der Fahrdienstvorschriften. Bei geschobenen Zügen kann die Steuerung der Lokomotive von der Zugspitze aus indirekt oder auch direkt erfolgen.
Bei der indirekten Steuerung läuft an der Spitze des Wendezuges ein Wendezugbefehlswagen. Er ist mit einem Führerstand ausgestattet, von wo aus der Lokomotivführer zum Führerstand der Lokomotive Befehle übermittelt. Diese werden von einem auf der Lokomotive befindlichen Lokführer oder reglerberechtigten Heizer aufgenommen und ausgeführt.
Anders sieht es bei der direkten Steuerung aus, die bei Wendezügen mit Elloks oder Dieselloks angewendet wird. Hier läuft an der Spitze des geschobenen Zuges ein Wendezugsteuerwagen. Von seinem Führerstand aus ist es dem Lokomotivführer möglich, mittels eines Steuergerätes die Lokomotive direkt zu steuern. Der Führerstand der Lokomotive bleibt unbesetzt.

Vor- und Nachteile des Wendezugbetriebes

Durch den Betrieb mit Wendezügen entfällt das Umsetzen der Lokomotive an den Endpunkten. Das ermöglicht einerseits eine Verkürzung der Aufenthalte in den Endbahnhöfen und zum anderen eine Verringerung der Rangierarbeiten. Damit ist eine Anzahl betrieblicher und wirtschaftlicher Vorteile verbunden, wie beispielsweise bessere Ausnutzung von Wagen und Lokomotiven, was unter Umständen zur Einsparung einer ganzen Zugeinheit führen kann, Leistungssteigerung der Endbahnhöfe durch kurze Wendezeiten und geringere Gleisbesetzung oder bessere Heizung der Züge durch Verbleib der Lokomotive an den Wagen.

Bild 1 Gesamtansicht des auf der Strecke Schöna — Dresden eingesetzten Wendezuges mit einer Lok der Baureihe 65^{10} und einer vierteiligen Doppelstockeinheit.





Bild 2 Blick in das Befehlsabteil des Doppelstockwagens. Rechts das Führerbremsventil, dahinter die Halterung für den Buchfahrplan. Über dieser sind die zu Bremseinrichtung und Heizung gehörigen Druckmesser angebracht. Auf dem Befehlspult sind Schalter und Knöpfe sichtbar. Durch sie werden die Klingel zur Lokomotive, der Sandstreuer, der Scheibenwischer, die Fensterheizung sowie das Schluß- und Spitzensignal bedient.

Andererseits darf aber nicht übersehen werden, daß der Wendezugbetrieb auch einige Kosten und Nachteile mit sich bringt. Zunächst sind Investitionen zur Ausrüstung der Fahrzeuge und stationären Anlagen, beispielsweise für das Aufstellen von Wasserkränen und das Herstellen signalabhängiger Ein- und Ausfahrten auf dem Wendegleis notwendig. Diese Anlagen wiederum erfordern ständig Mehrkosten für Wartung und Reparaturen. Nachteilig können sich auch die Beschränkungen in der Zuglänge und Höchstgeschwindigkeit auswirken.

Hieraus ist ersichtlich, daß der Wendezugbetrieb nicht in jedem Falle dem Betrieb mit gewöhnlichen Zugeinheiten überlegen ist. Besonders vorteilhaft hat er sich jedoch erwiesen auf Strecken, die in Kopfbahnhöfen enden, im Nah- und Vorortverkehr und auf Strecken mit Spitzkehren.

Technische Ausrüstung der Fahrzeuge

Als Dampflokomotiven dürfen für Wendezüge nur Lokomotiven mit geschlossenem Führerhaus verwendet werden. Nach Möglichkeit sind Tenderlokomotiven einzusetzen. Auf der Strecke Dresden – Schöna werden Lokomotiven der Baureihe 65^{10} benutzt. Auf die indirekte Steuerung, die hier angewendet wird, soll im folgenden näher eingegangen werden.

Bei den Wagen müssen wir zwischen Wendezugwagen und Wendezugbefehlswagen unterscheiden. Die Wendezugwagen sind mit Befehlsleitung und Hauptluftbehäl-

terleitung ausgerüstet. Die Wendezugbefehlswagen haben darüber hinaus einen Führerstand und können an der Spitze des Wagenzuges laufen.
Auf der Strecke Dresden–Schöna ist ständig ein Wendezug im Einsatz. Mit Reservefahrzeugen stehen für ihn fünf Lokomotiven der Baureihe 65^{10} und drei Wagenzugeinheiten zur Verfügung. Zwei der Wagenzugeinheiten bestehen aus je einer vierteiligen Doppelstockeinheit, die als Wendezugbefehlswagen ausgerüstet ist. Die dritte Wagenzugeinheit setzt sich aus einer vierteiligen Doppelstockeinheit und einem Gepäckwagen mit Befehlsabteil zusammen.
Der Führerstand des Befehlswagens muß sich über die ganze Wagenbreite erstrecken und mindestens zwei Sitze mit Blickrichtung nach vorn aufweisen. Dem Lokomotivführer stehen zur indirekten Steuerung der Lokomotive ein Führerbremsventil und das Steuerpult zur Verfügung. Auf dem Steuerpult befinden sich neben dem Typhon und der Befehlseinrichtung zur Lokomotive Schalter für Sandstreuer, Scheibenwischer, Fensterheizung, Schlußsignal und Spitzensignal. Außen sind an der Führerstandseite des Steuerwagens Spitzen- und Schlußsignale vorzusehen.
Die Lokomotive wird nur mit einem Lokomotivbediener besetzt. Er betätigt lediglich die Schubkrafteinrichtungen (Regler, Steuerung), während die Druckluftbremse vom Führerstand des Befehlswagens aus bedient wird. Die Befehle gibt der Lokomotivführer vom Befehlswagen aus durch Klingelzeichen oder Huptöne. Dabei werden im Regelbetrieb drei Signale verwendet:

1. Achtung,
2. anfahren, beschleunigen,
3. Triebkraft abschalten.

Außerdem gibt es noch je ein Signal zum Prüfen der Anlage und für das Notsignal. Auch der Lokomotivbediener kann Signale zum Befehlswagen geben. Er ist verpflichtet, auf jeden Befehl, welchen er aufnimmt, nach dem Befehlswagen ein Zeichen zu geben, womit er die Aufnahme des Befehls bestätigt.
Verschiedentlich werden die Befehle nicht nur durch hörbare, sondern zusätzlich auch durch sichtbare Zeichen übermittelt.
Um bei Einleitung einer Bremsung (besonders in Gefahrfällen) die Antriebskraft einer am Schluß laufenden Lokomotive abzuschalten oder zumindest stark zu drosseln, ist auf der Lokomotive ein Druckluftschaltzylinder angebracht, der bei Einleitung einer Bremsung automatisch den Regler soweit zurückdrückt, daß er fast geschlossen ist. Wenn also der Lokomotivbediener dienstuntauglich werden sollte, dann wird die Antriebskraft auf der Lokomotive gedrosselt, sobald der Lokomotivführer im Befehlswagen die Druckluftbremse bedient.



Bild 4 Als Befehlswagen eingerichteter Gepäckwagen, hier auf einer Versuchsfahrt mit Rekowagen.

Betriebliche Anordnungen

Der Wendezugbetrieb wird nur bei Reisezügen angewendet. Für Wendezüge, bei denen sich die Lokomotive am Schluß des Zuges befindet, ist die Höchstgeschwindigkeit für Hauptbahnen auf 90 km/h und für Nebenbahnen auf 50 km/h und 60 km/h festgelegt worden. Bei Benutzung eines Gepäckwagens als Befehlswagen vor einer Doppelstockeinheit darf die Geschwindigkeit auf Hauptbahnen 75 km/h nicht übersteigen.
Bei Wendezügen ist eine Höchststärke von 32 Achsen vorgeschrieben. In Ausnahmefällen dürfen jedoch mit Genehmigung der Oberdispatcherleitung zusätzlich bis zu drei gewöhnliche Wagen, höchstens aber zehn Achsen, an den Schluß des Zuges angehängt werden, unabhängig davon, ob der Zug geschoben oder gezogen wird. Bei geschobenen Zügen laufen demnach die zusätzlich beigegebenen Wagen hinter der Lokomotive, die Lok läuft im Innern des Zugverbandes. In diesem Falle darf die Zahl von 32 Achsen nicht überschritten werden. Bei geschobenen Zügen ist weiterhin zu beachten, daß die Verwendung von zwei und mehr Doppelstockeinheiten verboten ist.
Spitzen- und Schlußsignale werden, wenn die Lokomotive zieht, wie bei gewöhnlichen Zügen angewendet. Schiebt die Lokomotive, dann müssen auch am Tage der Befehls- bzw. Steuerwagen das Nachtspitzensignal und die Lokomotive, sofern sie am Schluß läuft, das Zugschlußsignal Zg 3 b, also zwei rot leuchtende Lichter, führen. Bei Verwendung einer Dampflok muß diese, wenn sie den Wendezug schiebt, mit dem Schornstein voranfahren. Damit soll dem Lokomotivbediener die Beobachtung der Strecke sowie der Überwachungs-

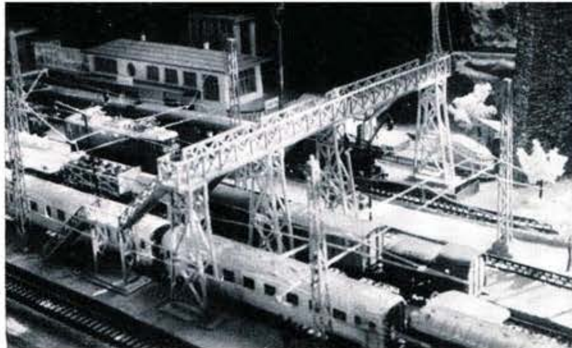
Bild 3 Blick aus dem Befehlsabteil auf einen Streckenabschnitt unweit des Bahnhofs Kurort Rathen.



Bild 5 Befehlspult des in Bild 4 gezeigten Gepäckwagens.
Fotos: Bildstelle Rbd Dresden (3), Spranger (2)



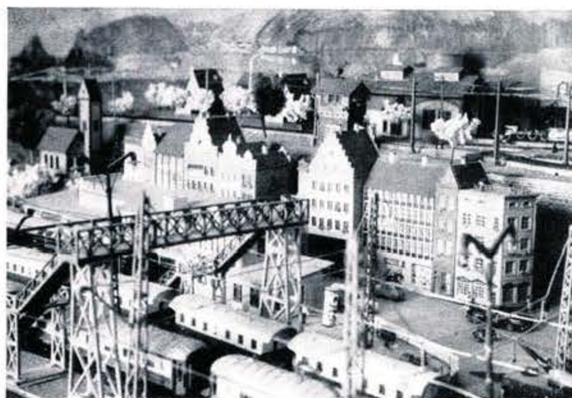
VATER UND SOHN



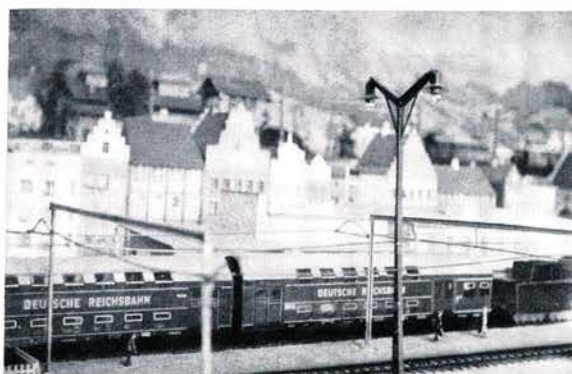
... beschäftigen sich gemeinsam seit über zehn Jahren mit der Modelleisenbahn. Auf der H0-Gemeinschaftsanlage von Rudolf Stürzenbaum sen. und Rudolf Stürzenbaum jun. aus Bad Ischl (Österreich) fahren Modelle aus der DDR, Österreich, Italien, der Schweiz, Westdeutschland, Frankreich und England, wie zum Beispiel Modelle der BR 23 (Piko), BR 64 (Gützold), P 8 (Liliput), E 499 (Kleinbahn), E 18 (Märklin), E 428 (Rivarossi), BR 72 000 (Triang). Insgesamt werden auf der Anlage abwechselnd 55 Lokomotiven, 5 Triebwagenzüge und etwa 200 Wagen eingesetzt. Von den Erzeugnissen der DDR sind außer vielen Wagen an Loks und Triebwagen vorhanden: zwei Loks BR 23 (Piko), eine Lok BR 42 (Gützold), eine Lok BR 55, eine Lok BR 64 sowie ein VT 33; eine Lok BR 75^5 wird in nächster Zeit angeschafft, ebenso noch die Lok BR 84 von Hruska. Gefahren wird auf der Anlage mit Drei-Schienensystem (Gleichstrom), da dieses System (Punktkontakte), wie die Erfahrung damit bewies, auch gewisse Vorteile gegenüber dem Zwei-Schienensystem bietet. So muß man beim Kauf von Fahrzeugen nicht erst darauf achten, ob die Räder nabenisoliert sind; das wichtigste ist jedoch, daß man die Lokomotiven mit mehr Haftringen versehen kann und damit die Zugkraft wesentlich erhöht. Die Leistung der Lok BR 42 (Gützold) wurde beispielsweise soweit erhöht, daß diese Lok auf einer Steigung von 4 bis 5 Prozent mit einer Länge von 4 m eine Masse von 1700 Gramm zieht. Es sind dies zehn schwer laufende Schnellzugwagen der italienischen Firma Pocher.

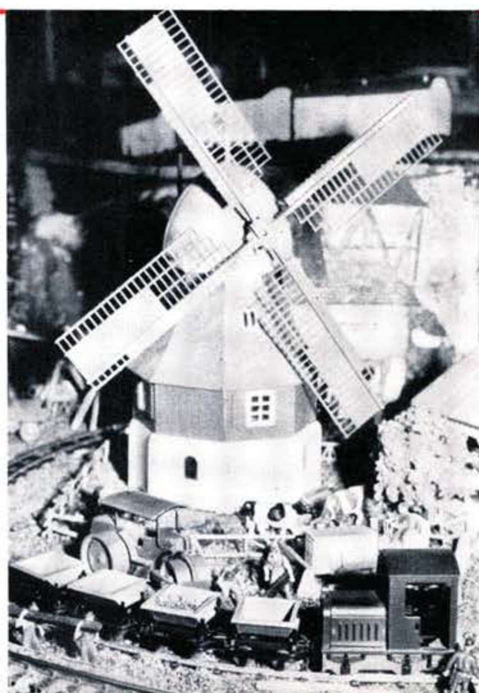
Das Gerippe der Landschaft wurde mit starkem Packpapier eingedeckt. Nachher wurden verschiedene Stellen mit reinem Zement überzogen und nach dem Trocknen mit Fasermaterial bestreut. Die Landschaft wird durch etwa 200 blühende Bäume belebt; diese Bäume sind selbst hergestellt worden.

Unter anderem verkehren drei bekannte Züge auf der Anlage: Lok 92 00 der SNCF, Firma Lima, mit sechs Inoxwagen von Piko (Mistral), Lok 231 C der SNCF mit sechs Pullmanwagen der ISG von der Firma Jouf (Fleche d'or – Goldener Pfeil, Strecke Paris–London) und Lok BR 23 der DB mit vierteiligem Doppelstockzug der Firma Schicht.



Fotos: R. Stürzenbaum





Manches getan

... hat sich auf der Anlage unseres westdeutschen Lesers Hans-Werner Heinrichs aus Sprendlingen/Hessen, seitdem wir im Heft 4/64 drei Fotos seiner Anlage veröffentlichten. Inzwischen wurden die Egger-Bahn (unser Bild) und einiges Zubehör angeschafft, wie Kieswerk, Sandrutsche und Zapfstelle.

Foto: H.-G. Hinzelmann



1

Bild 1 Pionierlager am Ufer eines kleinen Sees unter dem Hunka-Berg. Diesen Ausschnitt gestaltete der 14jährige Miloš Hunka.

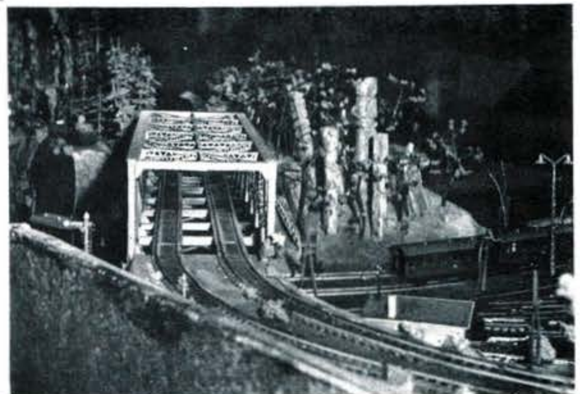
Bild 2 In den Bahnhof Lideč n. D. fährt von rechts kommend ein Personenzug aus Mirová ein. Auf der oberen Strecke fährt ein Schnelltriebwagenzug nach Mirová.

Bild 3 Eine interessante Brückenkonstruktion für die zweigleisige Hauptbahn. Erbauer der Brücke ist Ing. Máša.

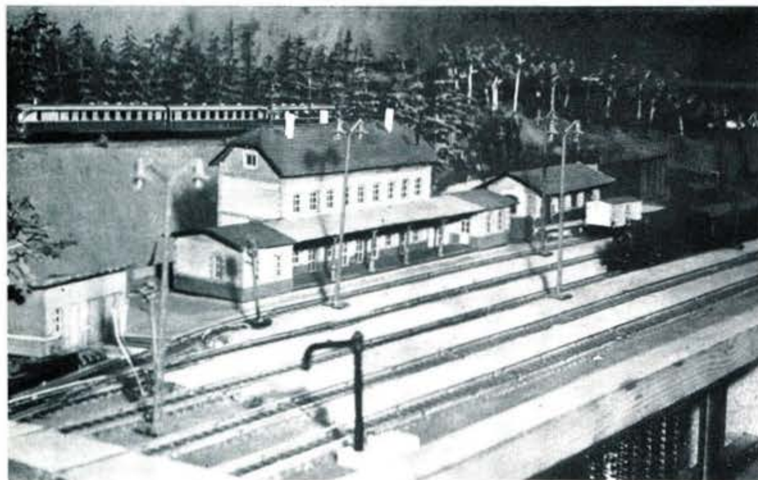
Fotos: Věra Hoffmannová, Prag

H0-Anlage

im Pionierhaus Prag



3



2

„Die Arbeitsgemeinschaft der Modelleisenbahner im Pionierhaus Prag 8 – Karlin besteht seit dem Jahre 1959. Die hier vorgestellte Anlage ist die zweite dieser Arbeitsgemeinschaft. Auf der neuen Modellbahnanlage kann der große Eisenbahnbetrieb nahezu genau nachgeahmt werden. Das Gleisbild zeigt eine zweigleisige Hauptbahn, eine eingleisige Hauptbahn und eine eingleisige Nebenbahn, welche in einem Kopfbahnhof endet. Insgesamt sind 86 Weichen und 156 m Gleis verlegt worden, fast alle Hochbauten entstanden in eigener Werkstatt. Der gesamte Betrieb wird von 10 Pulten aus gesteuert und wickelt sich genau nach Fahrplan ab (10 Sekunden Modellzeit entsprechen 60 Sekunden Vorbildzeit)."

Ing. Bedřich Vlček, Klecany



Herr Wolfgang Blischke aus Kirchberg/Sachsen ist Mathematik- und Erdkundelehrer an einer polytechnischen Oberschule. Er baute sich in vier Monaten eine 3,25 m × 1,55 m große H0-Anlage, auf der zwölf einfache Weichen und zwei doppelte Kreuzungsweichen verlegt waren. Das Gleismaterial stammte von der Firma Pilz, alle Hochbauten wurden aus Auhagen-Bausätzen zusammengebastelt. Das Motiv war eine zweigleisige Hauptbahn mit einer abzweigenden Nebenbahn. Durch Teilautomatik konnten fünf Züge gleichzeitig fahren. Jetzt ist Herr Blischke mit dem Aufbau einer neuen Anlage beschäftigt, die in ihren Abmessungen größer wird.

Foto: W. Blischke, Kirchberg (Sachsen)

einrichtungen und der Befehlsgeräte auf der Lok erleichtert werden.
Bei Störung der Befehlsanlage erfolgt die Verständigung zwischen Befehlswagen und Lokomotive mittels Typhon und Dampfpfeife. Die Geschwindigkeit darf dann 30 km/h nicht übersteigen.

Wendezugbetrieb Dresden–Schöna 1969

Augenblicklich wird eine Aufgabenstellung für den elektrischen Stadt- und Vorortschnellverkehr Dresden erarbeitet. Nach den derzeitigen Vorstellungen sollen nach Verwirklichung des Projektes elektrische Wendezüge zwischen Meißen-Triebischtal über Dresden und Pirna nach Bad Schandau verkehren, deren Einheiten aus einer Lok der Baureihe E 42 und Doppelstock- oder Rekowagen bestehen. Mit ihrem Einsatz würde der zur Zeit mit Dampf betriebene Wendezug von der Strecke Dresden–Schöna verschwinden. Der Streckenabschnitt Bad Schandau–Schöna wird dann nicht mehr mit Wendezügen befahren. Auf ihm sollen Leichttriebwagen eingesetzt werden, die unter Umständen zwischen Schöna und Neustadt (Sachs.) bzw. Sebnitz durchgehend verkehren können.

Ostritz ist eine Reise wert

Es hieße den Ostritzer Bürgern Unrecht tun, wenn man ihren Heimatort nur der alljährlich stattfindenden Modellbahnausstellungen wegen besuchen wollte. Das Städtchen liegt wirklich ganz reizend eingebettet in einem tief eingeschnittenen grünen Tal, umgeben von Hügeln und Bergen, die sich scheinbar regellos über diese Ecke der Oberlausitz verteilen. Die Eisenbahn von Görlitz nach Zittau muß – um den steilen Ufern auszuweichen – schon vor Ostritz die Neiße überqueren und tritt erst einige Kilometer vor Zittau wieder auf das linke Ufer zurück. So kommt es, daß man die DDR verlassen und in das befreundete Polen fahren muß, wenn man von Ostritz aus mit der Eisenbahn verreisen will. Kein Wunder also, wenn Ostritzer Bürger ihren Bahnhof lieber im Ort haben wollen, womöglich noch in der eigenen Wohnung! Vielleicht hängt damit das außergewöhnlich starke Interesse der Ostritzer für die Modelleisenbahn zusammen!

Aber auch die Bewohner von Görlitz, Zittau und anderen Orten des Südostzipfels unserer Republik beschikken regelmäßig mit ihren Heimanlagen die Ausstellungen. Dieses Interesse kann man erst richtig nachempfinden, wenn man mit offenen Augen die herrliche Gegend bereist. Das ist ja eine richtige Modellbahnlandschaft, die uns allerorten begegnet! Wir sehen saubere Häuser mit vielen Blumen an den Fenstern und in den Vorgärten das frische Grün und dazu eine Hintergrundkulisse von runden bewaldeten Bergkuppen, die als schützender Wall die rauhen Winde fernhalten. Der Bahnkörper der Eisenbahn schmiegt sich dem wechselnden Gelände an, folgt dem Lauf der Flüsse und überspannt gelegentlich das Tal auf hohem Viadukt. Man muß auch die Schmalspurbahn gesehen haben, wie sie sich zwischen den Sandsteinfelsen an der Teufelsmühle hindurchwindet, ehe sie den Endpunkt Oybin erreicht. Diesen Bahnhof kann man am besten vom Gipfel des Berges Oybin bewundern. Da liegt er unter uns genauso, als stünde er auf einer Modellbahnanlage. Hier finden wir, was Modelleisenbahner brauchen, um wirklichkeitsnahe Anlagen erstehen zu lassen: Anregungen aus der Natur und aus dem Betrieb der Eisenbahn; etwas Phantasie und natürlich auch die entsprechende Handfertigkeit gehören dazu.

Die Oberlausitzer Modellbahnfreunde haben diese Fähigkeiten in hohem Maße unter Beweis gestellt, das konnte man bei einem Rundgang durch die Ausstellung 1964 feststellen.

Als ich vor drei Jahren das erste Mal nach Ostritz kam, war ich von der Anzahl der ausgestellten Anlagen überrascht. Es war etwas ganz Neues, daß bei einer Modellbahnausstellung keine große Gemeinschaftsanlage mit vielseitigem Betrieb gezeigt wurde, sondern nur viele Heimanlagen mit allen ihren Vorzügen und Nachteilen, teils in meisterhafter Gestaltung, hier und dort auch mit Mängeln behaftet.

Interessant ist nun, wie erzieherisch dieses Nebeneinanderstellen von Anlagen ganz verschiedener Bau- und Betriebstechniken gewirkt hat: Schon ein Jahr später war wohl die Zahl der Anlagen kleiner geworden, aber das Leistungsniveau war erheblich gestiegen. Diese erfreuliche Entwicklung hat nun weiter angehalten. Was in diesem Jahr ausgestellt wurde, konnte durchweg hohen Anforderungen hinsichtlich Funktion, wirklichkeitsnaher Gestaltung und Eisenbahnbetriebstechnik genügen.

An Nenngrößen waren H0 und TT vertreten; auch eine kombinierte Anlage mit Schmalspurbahn konnte man sehen. Erstmalig wurde gezeigt, wie durch ein Verbindungsgleis zwei völlig verschiedene Anlagen zum Zweck der Ausstellung verbunden und damit ein gemeinschaftlicher Betrieb gestaltet werden kann.

Bemerkenswert ist auch immer wieder die große Anlage des Modellbahnfreundes Fischer aus Spitzkunnersdorf, die er nach einem in früheren Jahren in unserer Zeitschrift erschienenen Bauplan gestaltet hat. In diesem Jahr war diese Anlage nur zum Zweck der Ausstellung um ein großes Stück erweitert worden. Dadurch konnte die Nebenbahnstrecke in der Höhe verlängert werden, und ein Bahnhof der Hauptstrecke ein großes Bahntriebswerk mit Drehscheibe und Ringlokschuppen erhalten. Auf dieser relativ großen Anlage wurden die Züge nach Fahrplan und mit Modellgeschwindigkeit vorgeführt, was besonders auf der langen Gebirgsstrecke in Verbindung mit der richtig rauchenden kleinen Lokomotive außerordentlich natürlich wirkte. Weiterhin als bemerkenswert konnte ich eine zusammenklappbare TT-Schrankanlage sehen, die sich durch besondere Gleisverschlüsse der beim Zusammenklappen getrennten Gleise auszeichnete.

Neben den in Betrieb vorgeführten 18 Modelleisenbahnanlagen waren auch die Vitrinen mit selbstgebauten Modellen und die der Modellbahnindustrie erwähnenswert.

Der gute Besuch der Ausstellung war der Lohn für die unermüdliche Arbeit und die große Liebe zur Sache, wie auch für das Organisationstalent unserer Ostritzer Modellbahnfreunde. Sie haben es verstanden, den hohen Stand des Modelleisenbahnbaus in der DDR wirkungsvoll zu demonstrieren.

H. Voigt, Dresden WH

KONRAD GOLLER, Wismar

Modellstadt MADURODAM

Город в модели им. «Мадуродам»

Model Town Madurodam

Ville en modèle de Madurodam

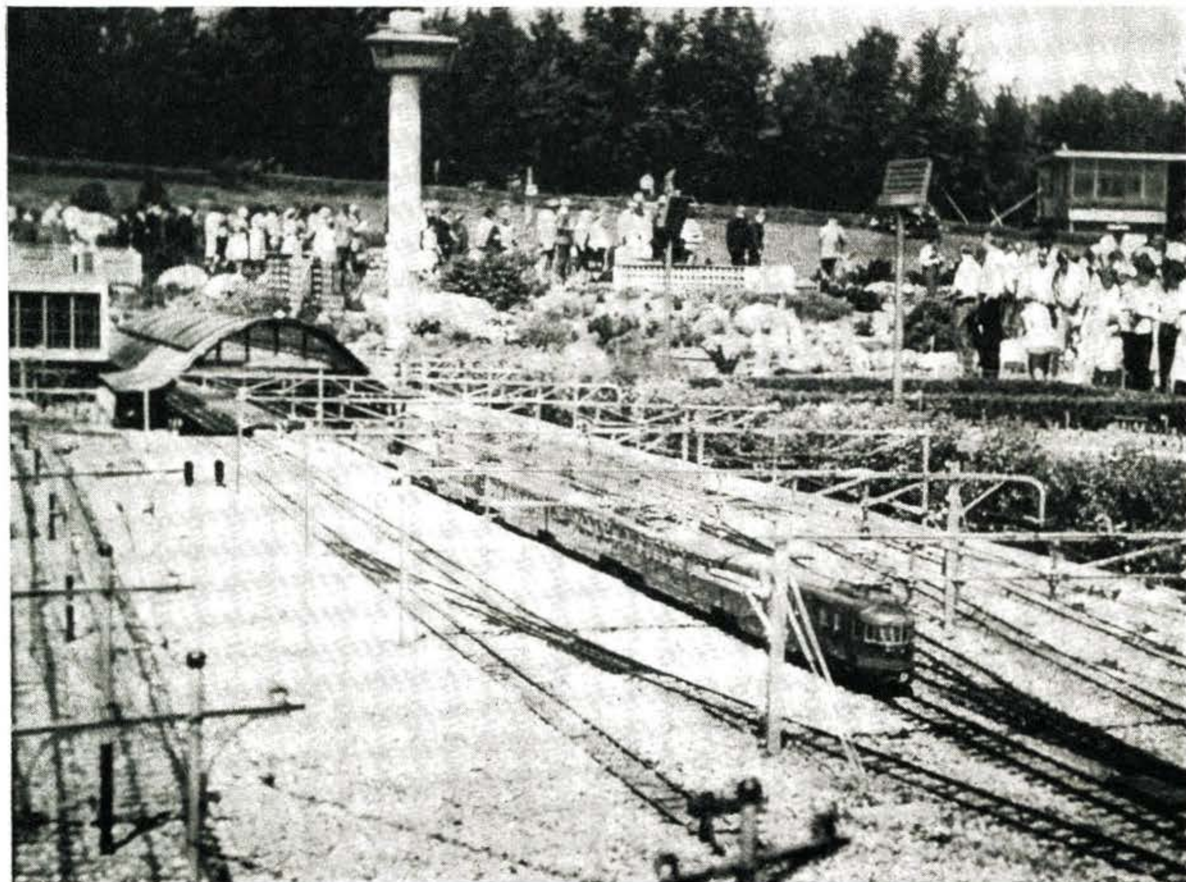
Das Herz eines jeden Modelleisenbahners schlägt höher, wenn er die holländische Modellstadt Madurodam besucht. Hervorragende Gebäude-, Auto-, Schiffs- und Flugzeugmodelle sind in dieser Stadt vorhanden.

Für mich wurde hier die Geschichte von Gulliver bei den Liliputanern wahr. Ich wurde in Madurodam wie von Zauberhand in einen Riesen verwandelt. Die breiten Straßen der Stadt waren für mich nur noch schmale Fußpfade. Wie vom Hubschrauber aus schaute ich auf die Dächer dieser typischen holländischen Stadt, deren Häuser und Anlagen irgendwo in Holland ein Original haben. Ich beobachtete die fahrenden Züge, die den Hafen anlaufenden Schiffe und die Autos auf der Autobahn. Auf dem Flugplatz Madurodams wendete gerade eine viermotorige Maschine der KLM. Sinnvoll eingeordnet sind Wohnviertel, Geschäftshäuser, Schulen, Theater und Fabriken, sogar ein Tierpark ist vorhanden, dessen Vorbild der Rotterdamer Zoologische Garten „Blijdorp" ist.

Aber noch weit mehr kann uns ein Prospekt über diese interessante Stadt erzählen: Die Urzelle von Madurodam bestand aus einer Burg, in deren Schatten mittelalterliche Häuschen Schutz suchten. Aber die Zeiten änderten sich, und Madurodam entwickelte sich zu einer Stadt mit den stattlichen Grachtenhäusern des holländischen „Goldenen Jahrhunderts". Es entstanden Speicherhäuser und öffentliche Bauten, wie Bahnhof, Hafen und Flughafen. Überall herrscht reges Treiben. Aber alles ist genau im Verhältnis 1 : 25 verkleinert.

Madurodam wurde in den Jahren 1950 bis 1952 unter

Bild 1 Hauptbahnhof von Madurodam; vorn links die Straßenbahnlinie.



Leitung des Architekten S. J. Bouma erbaut. Die Wege, auf denen die Besucher durch die Stadt gehen können, sind drei Kilometer lang. Abends wird das Städtchen von 44 000 kleinen Lampen erhellt. 35 000 m Niedrig- und 2 900 m Hochspannungskabel wurden installiert. Zum Bau der 3,5 km langen Eisenbahn wurden 180 000 Schrauben benötigt. Für die Niederländischen Eisenbahnen ist Madurodam ein wichtiger Knotenpunkt. Das modernste rollende Material wird eingesetzt. Nur elektrische Lokomotiven fahren in der Stadt. Es verkehrt ein elektrischer Stromlinienzug, in dem die Reisenden abends bei Beleuchtung sitzen. Ein türkisblauer Expreß saust über die Schienen. Güterzüge werden von modernen französischen und amerikanischen Elloks gezogen. Es gibt einen Kohlen- und einen Ölzug und einen Zug für den Transport unterschiedlicher Frachten. Die Güterwagen entsprechen den modernsten standardisierten westeuropäischen Typen. Die Modell-Eisenbahn ist unterteilt in 25 Sicherungs-Strecken (Blockabstände). Der Zug sichert seine Strecke durch automatische Abtrennung der Fahrleitungsspannung an der vorhergehenden Strecke, wobei an dem dortigen Signal rotes Signallicht erscheint und ein zweiter Zug davor automatisch zum Stehen kommt. Am Signal, das sich eine Streckenlänge weiter rückwärts befindet, wird dann gelbes Licht gezeigt. Wenn auf einer Strecke kein Zug verkehrt, ist auf dem Signal grünes Licht zu sehen; die Züge fahren auf diesen Strecken automatisch ein. Der Bedienungsmann kann durch Blockieren die Züge in den Bahnhöfen zum Halten bringen. Die Nebengleise der Bahnhöfe sind automatisch gesichert, was man an Weichenstellungen und Signallichtern beobachten kann. Die Hebebrücke ist auch in das Sicherungssystem einbezogen; sie kann nur gehoben werden, wenn keine Züge in Nachbarstrecken fahren. Ist die Brücke nicht ganz geschlossen, werden die Züge vor der Einfahrt in die Nachbarstrecken automatisch zum Halten gebracht.

An der Frontseite des Hauptbahnhofes fährt die Straßenbahn vorbei, die die Stadt mit dem nahegelegenen Dorf Starpenheuvel verbindet. Die Straßenbahnwagen sind ebenfalls vom neuesten Typ.

Das Stammkapital zum Bau Madurodams wurde von Herrn und Frau Maduro aus Willemstad, Curaçao, zur Verfügung gestellt und sollte der Errichtung einer Erinnerungsstätte für ihren einzigen Sohn, George Maduro, dienen, einem Studenten der Universität Leiden. Während der fünf Kampftage im Mai 1940 zeichnete sich der Reserve-Leutnant der Husaren, George Maduro, durch hervorragende Tapferkeit aus. Dafür wurde ihm später der Willemsorden für militärische Verdienste verliehen.

Er hat diese Auszeichnung jedoch nicht mehr persönlich entgegennehmen können, denn er starb 1945 im Konzentrationslager Dachau. Am Eingang der Haager Miniaturstadt findet sich eine Gedenktafel mit einer Abbildung George Maduros, dessen Name in Madurodam, dem Spiegelbild des Landes, für das er sein junges Leben ließ, weiterlebt. Madurodam ist jedoch mehr als eine persönliche Erinnerungsstätte. Auf der Gedenktafel stehen die Worte: „In hem eert Nederland zijn oorlogshelden uit de strijd 1940–1945" (In ihm ehren die Niederlande ihre Helden des Krieges 1940–1945).

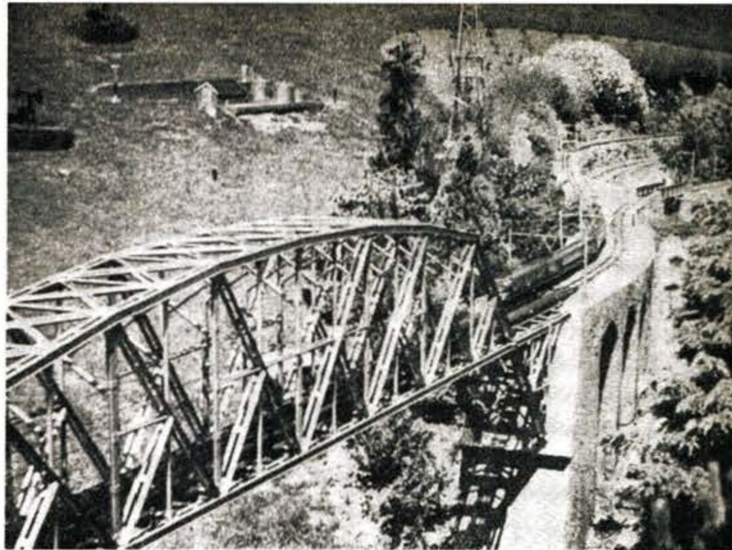


Bild 2 Doppelgleisige Eisenbahnbrücke über eine Schlucht: dieses Modell wurde von der Fa. Begemann N. V. in Helmond gebaut nach der von Prof. Bijlaard konstruierten Brücke über den Kali Progo auf Java.

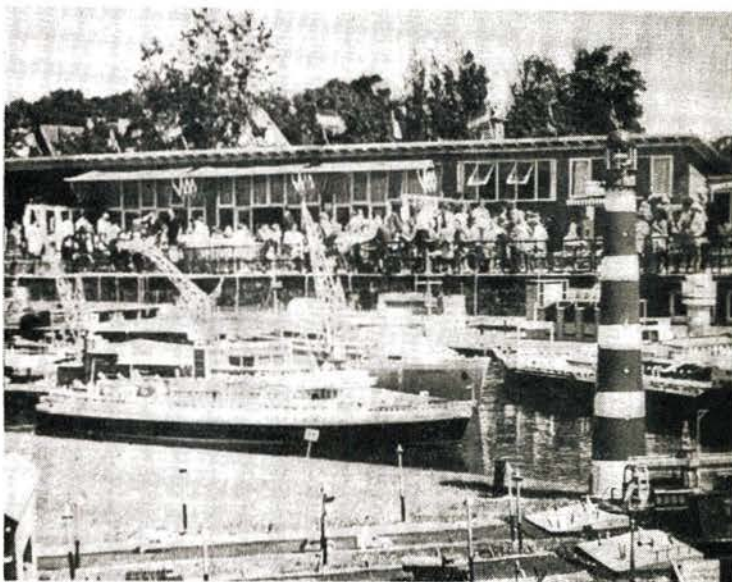


Bild 3 Hafen von Madurodam; die Eisenbahnfähre „Koningin Wilhelmina" beim Auslaufen nach Harwich (England)

Bild 4 Einige Gebäude aus dem modernen Stadtteil Madurodams.

Fotos: K. Goller, Wismar



ULRICH SCHULZ, Neubrandenburg

Schaltung für einen automatischen Zwangshalt

Meine im Bau befindliche Modellbahnanlage ist in ihren räumlichen Abmessungen relativ klein. Zum Ausgleich dafür habe ich aber eine Reihe von Schaltungen vorgesehen, die sowohl meiner Liebe zur Elektrotechnik als auch den Belangen einer kleinen Anlage entsprechen.

Da auf der Anlage trotz aller Kleinheit auch eine Nebenbahn zu einem Kopfbahnhof führt und die Strecke in einem Tunnel liegt, kam mir der Einfall, diesen Tunnel zu einer künstlichen Fahrzeitverlängerung zu nutzen. Soweit also nichts Neues. Um nun aber die Fahrzeitverlängerung stets in gleicher Zeitausdehnung und auch unabhängig vom Bediener vornehmen zu können, habe ich eine Schaltung entwickelt, die diese Aufgabe löst.

Als Bauteile werden benötigt: 2 kleine Rundrelais (davon 1 Relais mit doppelter Wicklung), 2 Thermorelais mit 200 Ohm, 1 Drahtwiderstand mit 50 Ohm, 2 Ventilzellen oder Dioden und 4 Schienenkontakte.

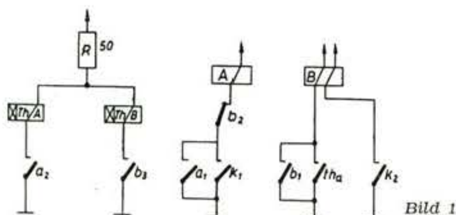


Bild 1

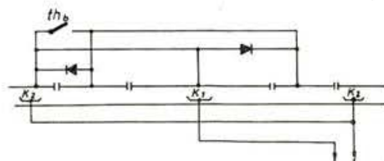


Bild 2

Unter Umständen können zur Verminderung des Haltestromes noch Drahtwiderstände mit den Relaisspulen hintereinander geschaltet werden.

Sehen wir uns zunächst die Schaltskizzen an. Im Bild 1 ist die Schaltung der Relais, im Bild 2 die Lage der Schienenkontakte dargestellt.

Wie ist nun die Wirkungsweise der Schaltung? Ein Zug kommt von links und überfährt den entsprechenden Kontakt K_2 (ohne Wirkung, da B nur kurz anspricht, während Th_B nicht zum Anziehen kommt, da K_2 sofort wieder geöffnet wird), überfährt weiterhin die erste Trennstrecke, die durch den eingebauten Gleichrichter durchgeschaltet ist, und hält nach Überfahren des K_1-Kontaktes auf der zweiten Unterbrecherstrecke.

Durch die Betätigung des Kontaktes K_1 kommt das Relais A zum Anzug und hält sich über a_1 selbst. Gleichzeitig wird über a_2 das Relais Th_A eingeschaltet. Dieses liegt mit dem Widerstand R in Reihe und benötigt etwa 40 Sekunden Anzugszeit. Nach Ablauf dieser Zeit wird über th_a die Wicklung I des B-Relais zum Anzug gebracht. Die Wicklung hält sich über b_1 selbst, bringt über b_2 das A-Relais und damit auch Th_A zum Abfall und schaltet mit b_3 das Thermorelais B ein. Dessen Anzugszeit ist gleich der des Relais Th_A. Nach einer Schaltdauer von insgesamt 80 Sekunden wird durch Th_B über th_b (in Bild 2 dargestellt) die Unterbrecherstrecke an die Fahrspannung geschaltet, und die Zugfahrt kann ihren weiteren Verlauf nehmen. Unmittelbar nach Abfahrt des Zuges wird der zweite Kontakt K_2 überfahren und über die gegensinnig gewickelte Spule II das B-Relais zum Abfall gebracht. Damit löst sich die Schaltung wieder auf und ist für eine neue Zugfahrt einsatzbereit.

Meine Schaltung ist infolge der eingebauten Ventilzellen in beiden Richtungen befahrbar und kann auch bei automatischem Halt an Haltepunkten oder auch in Bahnhöfen Anwendung finden. Im letzteren Falle wären durch zusätzliche Kontakte auf den Relais A und B die Ausfahrtsignale zu steuern.

50-Hz-Lok der Baureihe E 251 der DR

Электровоз по 50 Герц серий Э 251 Герм. Гос. Ж. Д.

Electric Locomotive (50 Hz) of Series E 251 of DR

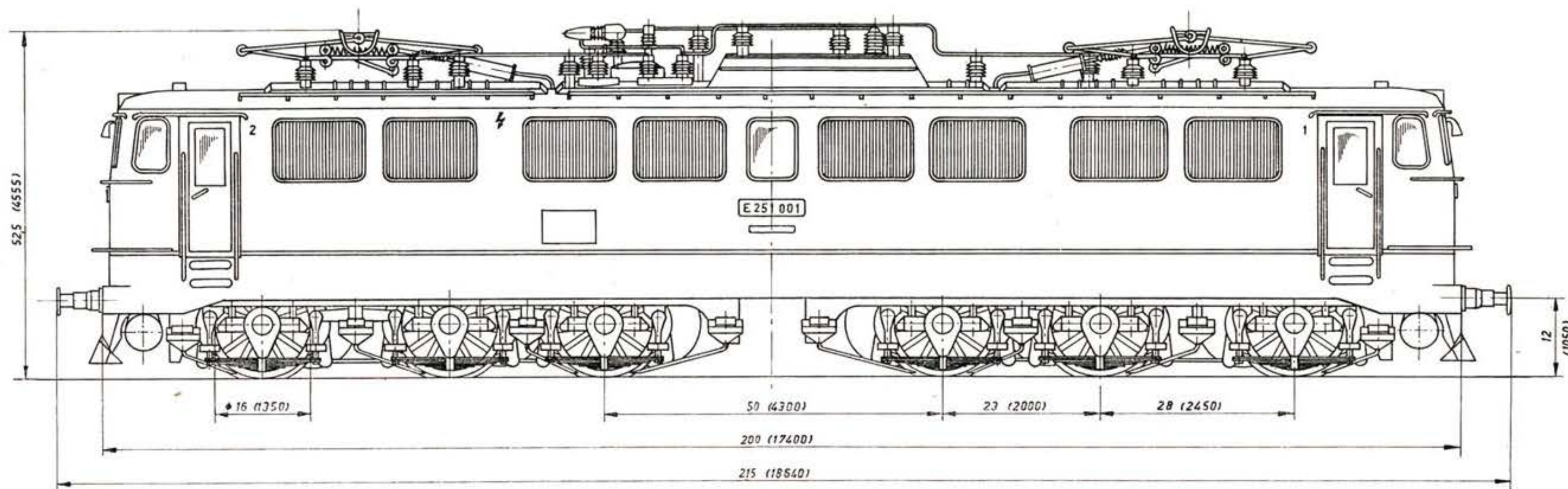
Locomotive électrique à 50 Hz de la série E 251 de la DR

Im Jahre 1961 baute der volkseigene Betrieb LEW „Hans Beimler" Hennigsdorf zwei Versuchslokomotiven für das Einphasen-Wechselstromsystem 50 Hz und 25 kV. Eine entsprechende Versuchsstrecke im Norden von Berlin, zwischen Hennigsdorf und Wustermark, diente zur Erprobung dieser Lokomotiven.

Inzwischen wird nun auch die Deutsche Reichsbahn wie immer zahlreichere Eisenbahnverwaltungen dieses Stromsystem anwenden. Hierfür hat jetzt der Serienbau der Co'Co'-Lokomotive der Baureihe E 251 begonnen. Die im Heft 9/62 auf Seite 234 gezeigte Lok ist noch eine der beiden Vorauslokomotiven, während die hier abgebildeten Maßskizzen schon die Serienausführung zeigen. Auch die technischen Daten beziehen sich noch auf die beiden Versuchslokomotiven.

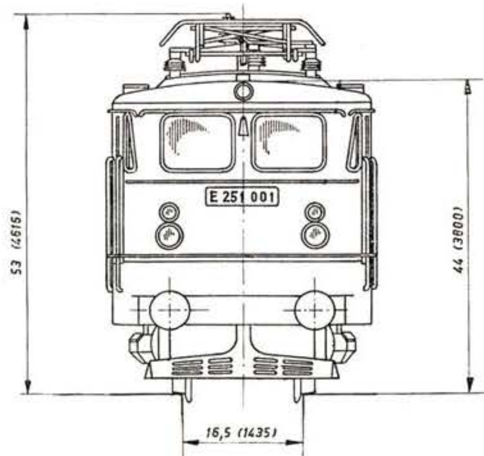
Technische Daten

Erstes Baujahr der Versuchslokomotiven	1961
Erstes Baujahr der Serienlokomotiven	1964
Achsfolge	Co'Co'
Spurweite	1 435 mm
Stromsystem	Einphasen-Wechselstrom 50 Hz, 25 kV
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Leistung	
Stundenleistung	3 360 kW
Anfahrzugkraft	40 Mp
Länge über Puffer	18 640 mm
Achsstand in den Drehgestellen	2 000/24 500 mm
Kleinster Achsstand	4 300 mm
Größter Achsstand	13 200 mm
Treibraddurchmesser	1 350 mm
Dienstmasse	122 t

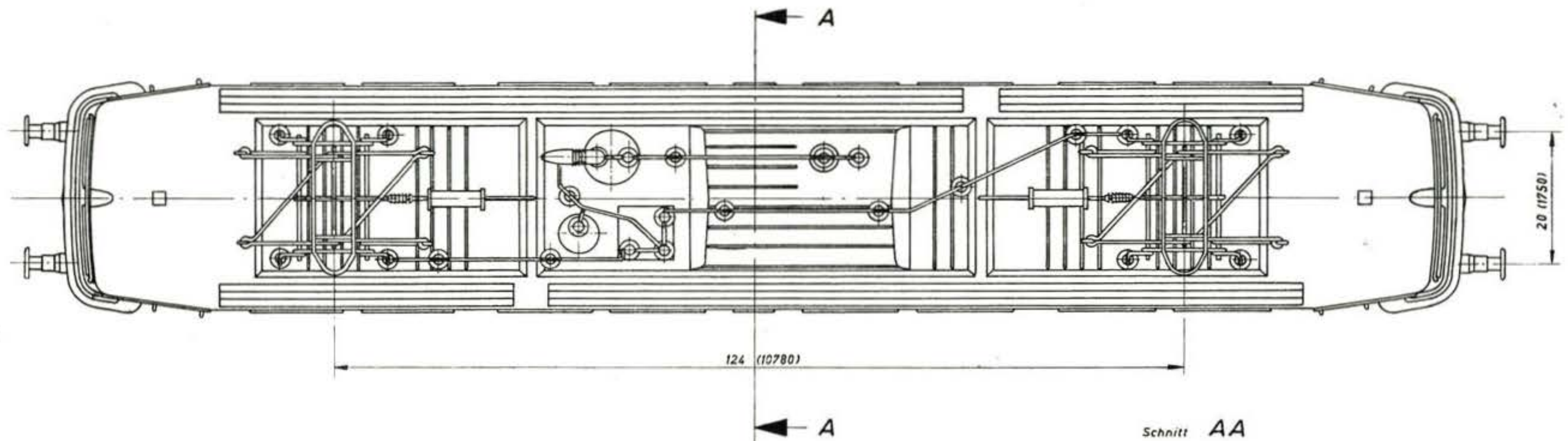


Klammermaße sind die des Vorbildes

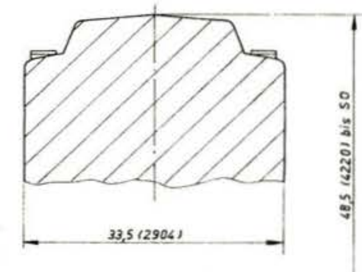




1964	Datum	Name	Heinz Rasenberger Hennigsdorf Spandauer Allee	H0
gez.:	27. IV.	Rasenberger		
gepr.:	1. V.	Ra		
M 1:1	Co'Co' 50 Hz 25 kV~ Baureihe E 251 DR		Le 251.01.1	



Schnitt AA



Anstrich:

Fahrwerk	rot
Oberrahmen unterhalb Zierleiste	schwarz
Zierleiste	weiß
Oberrahmen oberhalb Zierleiste	grün
Dach	grau
Jsolatoren	braun
Spannung führende Teile	rot

1964	Datum	Name	Heinz Rasenberger Hennigsdorf Spandauer Allee	HO
gez.:	27. IV.	Rasenberger		
gepr.:	1. V.	Ra		
M 1:1	Co'Co' 50Hz 25kV 1~ Baureihe E 251 DR			Le 251.01.2

HORST MÜLLER, Karl-Marx-Stadt

75 Jahre Schmalspurstrecke Grünstädtel–Oberrittersgrün

An der Strecke Werdau – Zwickau – Annaberg-Buchholz liegt kurz hinter Schwarzenberg der Bahnhof Grünstädtel. Hier beginnt die interessante Schmalspurstrecke nach Rittersgrün, die am 1. Juli 1964 auf ein 75jähriges Bestehen zurückblicken konnte.

Die 9360 m lange Trasse führt von Grünstädtel aus in dem landschaftlich sehr reizvollen Pöhlatal aufwärts, das besonders zwischen Siegelhof und Unterrittersgrün sehr eng ist und die Bahn zu recht kurzen Krümmungen zwingt. Die Bahn überquert fünfmal das Pöhlwasser, und die ebenfalls im Pöhlatal entlangführende sehr belebte Straße Raschau – Rittersgrün (– Oberwiesenthal) wird dreimal gekreuzt.

Haltestellen sind Pöhla (2,4 km), Siegelhof (3,6 km), Niederglobenstein (5,4 km), Oberglobenstein (6,4 km), Unterrittersgrün (7,2 km) und Endbahnhof Oberrittersgrün (9,4 km) mit Güterabfertigung und Lokbahnhof. Außerdem bestehen noch sieben Industrieanschlüsse. Die Zwischenhalte außer Pöhla sind unbesetzt und werden vom Zugpersonal bedient. Niederglobenstein ist Kreuzungsstelle, Oberglobenstein nur Haltepunkt (der kleinste der DR).

Die verlegte Gleislänge beträgt 11 420 m mit 25 Weichen. Die Signalausrüstung der Strecke besteht aus Pfeif-, Läute- und Trapeztafeln; nur vor dem Bahnhof Grünstädtel steht ein durch eine Kreuztafel angekündigtes Einfahrtformsignal.

Die Trasse steigt von 441 m über NN (Grünstädtel) auf 607 m über NN (Oberrittersgrün) an mit folgenden Steigungsverhältnissen:

Grünstädtel – Pöhla	1 : 55
Pöhla – Siegelhof	1 : 40
Siegelhof – Unterrittersgrün	1 : 30
Unterrittersgrün – Oberrittersgrün	1 : 35.

Von Grünstädtel bis Siegelhof fördert die Lok eine Masse von 90 t, von da bis Oberrittersgrün von 65 t. Drei Rekoloks der Baureihe 99^5 versehen den Dienst. Sie sind mit Körting-Saugluftbremse und Heberleinbremse ausgerüstet und gehören zum Bw Kirchberg. Die Loks befördern werktags sieben, sonntags fünf Reisezugpaare – teilweise als Pmg-Züge – und drei Güterzugpaare. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt

Bild 1 Der Traditions-Sonderzug am 5. Juli 1964 in Unterrittersgrün





Bild 2 Die Festlokomotive im Bahnhof Oberrittersgrün

25 km/h. Die Fahrzeiten der Reisezüge, die aus zwei bis vier Personenwagen Typ KB4 970 und einem Gepäckwagen Typ Kpw4 bestehen, liegen zwischen 39 und 47 Minuten. Die Züge werden überwiegend mit Saugluftbremse, System Körting, gebremst. Nur wenn in Zügen vorwiegend H- oder 0-Wagen laufen, muß die Heberlein-Seilzugbremse angewendet werden. Rollwagen können infolge der Streckenbeschaffenheit nicht verkehren. Die Strecke wurde am 1. Juli 1889 eröffnet. Sie wurde in 14 Monaten von durchschnittlich 134 Arbeitern gebaut. Im Jahre 1890 beförderte man 46 092 Personen und 17 092 t Güter; trotz „Konkurrenz" von Bus und Lkw stieg die Leistung der Bahn im Jahre 1963 auf 319 176 Personen und 42 054 t Güter.

Die Festveranstaltungen zu Ehren des 75jährigen Bestehens der Strecke fanden am 4. und 5. Juli 1964 statt. Wohl noch nie hatte das Pöhlatal so viele Fahrzeuge aller Art, wohl noch nie der Bahnhof Oberrittersgrün so viele Besucher gesehen wie am Nachmittag des 5. Juli. Werten wir das als ein beredtes Zeichen der Verbundenheit der Bevölkerung mit ihrer Eisenbahn.

Höhepunkt der zahlreichen Darbietungen war zweifellos der festlich geschmückte Traditions-Sonderzug. Er bestand aus zwei Aussichtswagen und sechs Fahrzeugen der Zeit um die Jahrhundertwende, nämlich einem Post-, zwei Personen-, drei offenen Güter- und einem Gepäckwagen, die man von Hainsberg, Radebeul, Lommatzsch, Oschatz und Mulda herbeigeschafft hatte. Dazu versahen alle Personale ihren Dienst in historischen Uniformen aus dem Verkehrsmuseum Dresden, und auch viele der geladenen Fahrgäste trugen die Kleidung jener Jahre. Gezogen von einer Lok der Baureihe 99^5 verließ dieser originelle Sonderzug (Zugnummer 03440) am 5. Juli 1964 um 13.40 Uhr Grünstädtel und dampfte — in den geschmückten Dörfern jubelnd begrüßt — nach Oberrittersgrün, wo er nach einstündiger Fahrzeit ankam. Hier spielte sich nun in den folgenden Stunden ein wahres Volksfest ab, an dessen Durchführung und Gelingen dieser Bahnhof sehr großen Anteil hatte. Auf zwei Tafeln waren wichtige Angaben aus dem baulichen und betrieblichen Geschehen der Jubiläumsstrecke verzeichnet, in einer Ausstellung konnte man sehr interressante Dokumente aus der Geschichte dieser Bahn sehen. Im Güterboden war eine einladende Gaststätte entstanden, Musikkapellen sorgten für Stimmung, Verkaufsstände, Reitschulen und andere Vergnügungseinrichtungen hatten regen Zuspruch. Kurzum, es herrschte überall ein festliches Treiben, in dessen Mittelpunkt immer wieder der Sonderzug mit seinen „Old-timern" stand. Für diese großartig organisierte und gelungene Sache gebührt den Verantwortlichen und ihren unermüdlichen Helfern Dank und Anerkennung.

Fotos: H. Müller, Karl-Marx-Stadt

Bild 3 Post-„Old-timer"



Ing. HELMUT KLAUSS, Leipzig

Übersicht der handelsüblichen Getriebe und Getriebeteile

Die nachfolgende Aufstellung soll allen Bastlern einen Überblick über das Angebot an Modellgetrieben und Getriebeteilen geben, um die Auslegung und den Bau von Modellen zu erleichtern.

TT Zeuke & Wegwerth KG

Baureihe V 200

max. Modellgeschwindigkeit 3280 cm/min
max. Motordrehzahl 7500 U/min, Gesamtuntersetzung 5,74 : 1
Treibräder 8 mm ⌀

Benennung	Zähnezahl	Modul	Zahnbreite	Material	Bohrung ⌀ fest a. Welle	Bohrung ⌀ lose a. Welle	Ersatzteil-Nr.
Motorritzel	12	0,4	2,5	Kunstst.	2		
Stirnrad	15	0,4	1	9S2ok	2		
Ritzel	12	0,4	2,5	9S2ok	2		
Zwischenwelle	11	0,4	1	Kunstst.			
Schnecke 2-Gang		0,4		9S2ok	2		
Schneckenrad	10	0,4	2	Kunstst.	2		

Baureihe 23

max. Modellgeschwindigkeit 3000 cm/min
max. Motordrehzahl 8500 U/min, Gesamtuntersetzung 12,5 : 1
Treibräder 14 mm ⌀, Kurbelzapfenabstand 2,4 mm
Laufrad vorn 8 mm ⌀, Laufrad hinten 9,2 mm ⌀

Benennung	Zähnezahl	Modul	Zahnbreite	Material	Bohrung ⌀ fest a. Welle	Bohrung ⌀ lose a. Welle	Ersatzteil-Nr.
Motorritzel	12	0,4	2,5	Kunstst.	2		
Stirnrad	14	0,4	2	Kunstst.		3	
Stirnrad	20	0,4	1	Ms 63	2		
Schnecke 2-Gang		0,4		9S2ok	2		
Schneckenrad	10	0,4	2	Kunstst.	2		

Baureihe 81 und Baureihe 92

max. Modellgeschwindigkeit 2060 cm/min
max. Motordrehzahl 8900 U/min, Gesamtuntersetzung 12,5 : 1
Treibräder 9,2 mm ⌀, Kurbelzapfenabstand 2,2 mm
Getriebebestückung wie Baureihe 23

H0 Ing. Johannes Gützold KG

Baureihe 24 (G 10)

max. Modellgeschwindigkeit 1700 cm/min
max. Motordrehzahl 11000 U/min, Gesamtuntersetzung 32 : 1
Treibräder 16 mm ⌀, Laufrad vorn 10,5 mm ⌀

Benennung	Zähnezahl	Modul	Zahnbreite	Material	Bohrung ⌀ fest a. Welle	Bohrung ⌀ lose a. Welle	Ersatzteil-Nr.
Schnecke 1-Gang		0,5		Ms 63		2	
Schneckenrad	32	0,5	3	Hartgew.	6		
Ritzel	22	0,4	2	Ms 63	4	4	
Stirnrad	30	0,4	1,5	Stahl	2,5		
Stirnrad	20	0,4	1,5	Stahl	2,5		

Baureihe 64 (G 11) und Baureihe 75⁵ (G 16)

max. Modellgeschwindigkeit 1700 cm/min
max. Motordrehzahl 11000 U/min, Gesamtuntersetzung 32 : 1
Treibräder 16 mm ⌀, Laufrad vorn 10,5 mm ⌀, Laufrad hinten 10,5 mm ⌀
Getriebebestückung wie Baureihe 24 (G 10)

Baureihe V 200 (G 13)

max. Modellgeschwindigkeit 2700 cm/min
max. Motordrehzahl 10000 U/min, Gesamtuntersetzung 13 : 1
Treibräder 11,5 mm ⌀

Benennung	Zähnezahl	Modul	Zahnbreite	Material	Bohrung ⌀ fest a. Welle	Bohrung ⌀ lose a. Welle	Ersatzteil-Nr.
Stirnrad	24	0,4	1,5	Stahl	4 abgesetzt 2,5 mm		
Stirnrad mit	24	0,4	1,5	Hartgew.	4		
2 Schnecken 1-Gang		0,5		Stahl	4 abgesetzt 1,5 mm		
Schneckenrad	13	0,5	3	Hartgew.	2,5		

Baureihe 24 (G 12)

max. Modellgeschwindigkeit 1500 cm/min
max. Motordrehzahl 8000 U/min, Gesamtuntersetzung 26 : 1
Treibräder 16 mm ⌀, Laufrad vorn 10,5 mm ⌀

Benennung	Zähnezahl	Modul	Zahnbreite	Material	Bohrung ⌀ fest a. Welle	Bohrung ⌀ lose a. Welle	Ersatzteil-Nr.
Motorritzel	8	0,4	4	Stahl			
Stirnrad	15	0,4	2	Hartgew.	2,2		
Schnecke 1-Gang		0,5		Stahl			
Schneckenrad	13	0,5	3	Ms 63	2,5		
Stirnrad	22	0,4	1,5	Stahl	2,5		
Stirnrad auf Radsatz	24	0,4	1,5	Stahl	2,5		

Baureihe BN 150 (G 15)

max. Modellgeschwindigkeit 800 cm/min
max. Motordrehzahl 7500 U/min, Gesamtuntersetzung 32 : 1
Treibräder 11,5 mm ⌀

Benennung	Zähnezahl	Modul	Zahnbreite	Material	Bohrung ⌀ fest a. Welle	Bohrung ⌀ lose a. Welle	Ersatzteil-Nr.
Schnecke 1-Gang		0,5		Ms 63		2	
Schneckenrad	32	0,5	3	Hartgew.	6		
Stirnrad	15	0,4	2	Ms 63		4	
Stirnrad	22	0,4	2	Hartgew.		4	
Stirnrad	22	0,4	1,5	Stahl	2,5		
Stirnrad auf Radsatz	15	0,4	1,5	Stahl	2,5		

Dreiteiliger Schnelltriebwagen (G 14)

max. Modellgeschwindigkeit 2700 cm/min
max. Motordrehzahl 5000 U/min, Gesamtuntersetzung 6,5 : 1
Treibräder 11,5 mm ⌀

Benennung	Zähnezahl	Modul	Zahnbreite	Material	Bohrung ⌀ fest a. Welle	Bohrung ⌀ lose a. Welle	Ersatzteil-Nr.
Stirnrad	20	0,5	2	Miramid	4		
Stirnrad mit	20	0,5	2	Miramid	4		
2 Schnecken 2-Gang		0,5		Stahl			
Schneckenrad	13	0,5	2,5	Hartgew.	2,5		

H0 VEB Piko Sonneberg

Baureihe 80 (ME 2101)

max. Modellgeschwindigkeit 1970 cm/min
max. Motordrehzahl 13000 U/min, Gesamtuntersetzung 31 : 1
Treibräder 14,5 mm ⌀, Kurbelzapfenabstand 4 mm

Benennung	Zähnezahl	Modul	Zahnbreite	Material	Bohrung ⌀ fest a. Welle	Bohrung ⌀ lose a. Welle	Ersatzteil-Nr.
Motorritzel	7	0,4	4	Stahl			
Stirnrad	50	0,4	1	Messing		3	ME 2101 Tz 17
mit Ritzel	12	0,4	2,8	Stahl			
Stirnrad	25	0,4	1	Stahl		3	ME 2101 Tz 18
mit Ritzel	12	0,4	1,5	Messing			
Stirnrad	27	0,4	1,6	Miramid	2		ME 2101 A 51
Stirnrad auf Radsatz	25	0,4	1,5	Messing	2,5		

Baureihe 81 (ME 1701)

max. Modellgeschwindigkeit 1830 cm/min
max. Motordrehzahl 11000 U/min, Gesamtuntersetzung 30 : 1
Treibräder 16 mm ⌀, Kurbelzapfenabstand 4 mm

Benennung	Zähnezahl	Modul	Zahnbreite	Material	Bohrung ⌀ fest a. Welle	Bohrung ⌀ lose a. Welle	Ersatzteil-Nr.
Schnecke 1-Gang		0,5		Messing	2		ME 1701 A 16
Schneckenrad	18	0,5	2	Hartgew.		2	ME 1701 Tz 4
mit Ritzel	15	0,5	2,5	Messing		2	
Stirnrad	20	0,5	7	Miramid		3	ME 1701 A 18
Stirnrad	14	0,5	1,5	Stahl	2		ME 1701 Tz 5

Baureihen E 44, E 44 AEG, E 46, VT 33 (ME 0601, ME 0901, ME 0701, ME 0401)

max. Modellgeschwindigkeit 4700 cm/min
max. Motordrehzahl 12000 U/min, Gesamtuntersetzung 13 : 1
Treibräder 16 mm ⌀

Benennung	Zähnezahl	Modul	Zahnbreite	Material	Bohrung ⌀ fest a. Welle	Bohrung ⌀ lose a. Welle	Ersatzteil-Nr.
Stirnrad	32	0,4	1,2	Stahl		3	ME 1001 Tz
mit Ritzel	12	0,4	1,6	Messing			
Stirnrad mit Bund	50	0,4	2/1	Miramid		3	ME 1601 A

Benennung	Zähnezahl	Modul	Zahnbreite	Material	Bohrung ∅ fest a. Welle	Bohrung ∅ lose a. Welle	Ersatzteil-Nr.

Baureihe 50 (ME 1801)

max. Modellgeschwindigkeit 2300 cm/min
max. Motordrehzahl 13000 U/min, Gesamtuntersetzung 29 : 1
Treibräder 16 mm ∅, Kurbelzapfenabstand 4 mm
Laufrad vorn 9,2 mm ∅ (Attrappe)

Benennung	Zähnezahl	Modul	Zahnbreite	Material	fest a. Welle	lose a. Welle	Ersatzteil-Nr.
Motorritzel	7	0,4	4	Stahl			
Stirnrad	44	0,4	1,5	Hartgew.		3	ME 1801 Tz13
mit Ritzel	12	0,4	1,5	Messing			
Stirnrad	44	0,4	1,5	Messing	2,5		ME 1801 Tz14
mit Ritzel	16	0,5	2	Stahl			
Stirnrad	20	0,5	3	Miramid		3	ME 1801 A 40
Stirnrad auf Radsatz	20	0,5	1,5	Messing	2,5		

Baureihe 23 (ME 2702)

max. Modellgeschwindigkeit 3000 cm/min
max. Motordrehzahl 5500 U/min, Gesamtuntersetzung 11,2 : 1
Treibräder 20 mm ∅, Kurbelzapfenabstand 4 mm ∅
Laufrad vorn 11,5 mm ∅, Laufrad hinten 14,5 mm ∅

Benennung	Zähnezahl	Modul	Zahnbreite	Material	fest a. Welle	lose a. Welle	Ersatzteil-Nr.
Motorritzel	8	0,5	5	Miramid			
Kronenrad	32	0,5	3	Miramid		2	ME 2702 A 80
mit Ritzel	10	0,5	6,7				
Stirnrad	40	0,5	3	Miramid		2	ME 2702 A 81
Stirnrad auf Radsatz	28	0,5	2	Stahl			

Batterielok (ME 3001)

max. Modellgeschwindigkeit 1750 cm/min
max. Motordrehzahl 5000 U/min, Gesamtuntersetzung 12 : 1
Treibräder 14,5 mm ∅

Benennung	Zähnezahl	Modul	Zahnbreite	Material	fest a. Welle	lose a. Welle	Ersatzteil-Nr.
Kronenrad	32	0,5	2	Miramid	2		ME 3001 Tz 3
mit Ritzel	8	0,5	3	Miramid			
Stirnrad	38	0,5	1,5	Miramid	2		ME 3001 A 29

Batterie-Ellok (6209)

max. Modellgeschwindigkeit 2450 cm/min
max. Motordrehzahl 4600 U/min, Gesamtuntersetzung 8,5 : 1
Treibräder 14,5 mm ∅

Benennung	Zähnezahl	Modul	Zahnbreite	Material	fest a. Welle	lose a. Welle	Ersatzteil-Nr.
Stirnrad	36	0,5	1,5	Miramid		1,5	6209–2200.2
mit Ritzel	10	0,5	2,5	Miramid			
Stirnrad	19	0,5	1,5	Miramid		1,5	6209–2000.3
mit Ritzel	8	0,5	2,5	Miramid			
Stirnrad mit Bund	16	0,5	2/2	Miramid		1,5	6209–2000.4

Belg.-, dän.-, ung.-Diesellok (6001, 6002, 6004)

max. Modellgeschwindigkeit 2560 cm/min
max. Motordrehzahl 6000 U/min, Gesamtuntersetzung 10,6 : 1
Treibräder 14,5 mm ∅

Benennung	Zähnezahl	Modul	Zahnbreite	Material	fest a. Welle	lose a. Welle	Ersatzteil-Nr.
Stirnrad	27	0,5	1,2	Miramid		1,5	6001–2200.1
mit Ritzel	7	0,5	2,8	Miramid		1,5	
Stirnrad	22	0,5	1,5	Miramid		1,5	6001–6200.2
mit Ritzel	8	0,5	2,5	Miramid			
Stirnrad mit Bund	19	0,5	2/2	Miramid		1,5	

VT 135

max. Modellgeschwindigkeit 1305 cm/min
max. Motordrehzahl 5000 U/min, Gesamtuntersetzung 12 : 1
Treibräder 11,5 mm ∅

Benennung	Zähnezahl	Modul	Zahnbreite	Material	fest a. Welle	lose a. Welle	Ersatzteil-Nr.
Motorritzel	20	0,5	3,5	Miramid	1,5		
Stirnrad	36	0,5	1,5	Miramid		1,5	
mit Ritzel	7	0,5	2,5	Miramid			
Stirnrad	28	0,5	1,5	Miramid		1,5	
mit Ritzel	9	0,5	2,5	Miramid			
Stirnrad auf Radsatz	15	0,5	3	Miramid	2,5		

Baureihe E 69 (6200)

max. Modellgeschwindigkeit 2550 cm/min
max. Motordrehzahl 8000 U/min, Gesamtuntersetzung 14,1 : 1
Treibräder 14,5 mm ∅

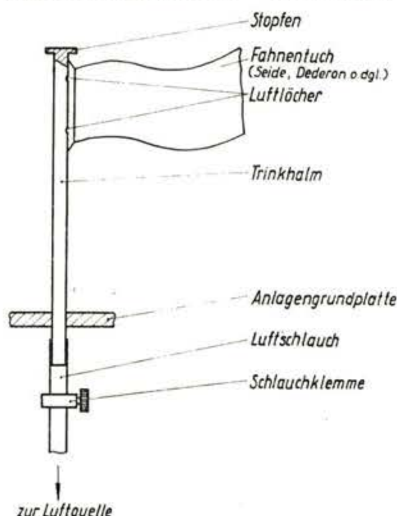
Benennung	Zähnezahl	Modul	Zahnbreite	Material	fest a. Welle	lose a. Welle	Ersatzteil-Nr.
Stirnrad	36	0,5	1,5	Miramid		1,5	6100–2000.3
mit Ritzel	7	0,5	2,5	Miramid			
Stirnrad	22	0,5	1,5	Miramid		1,5	6001–2200.2
mit Ritzel	8	0,5	2,5	Miramid			
Stirnrad mit Bund	16	0,5	2/2	Miramid		1,5	6200–2000.4

Französische Ellok (6203)

max. Modellgeschwindigkeit 2560 cm/min
max. Motordrehzahl 6000 U/min, Gesamtuntersetzung 10,6 : 1
Treibräder 14,5 mm ∅
Getriebebestückung wie belg. Diesellok

Eine Luftbewegte Fahne

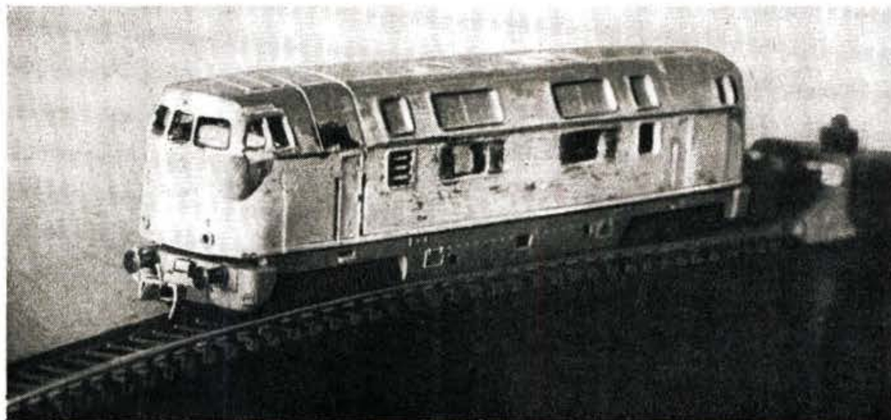
Bekanntlich sind es gerade die kleinen Dinge, die eine Modelleisenbahnanlage natürlich wirken lassen. Leider ist das Zubehör jedoch meist unbewegt und leblos. Um diesen Mangel zu beheben, will ich eine kleine, mit relativ wenig Aufwand und Mühe verbundene Sonntagsvormittagsbastelei vorschlagen, nämlich eine wehende Fahne am Fahnenmast. Wie aus dem Bild ersichtlich, muß man hierzu die Anlagengrundplatte durchbohren. Durch die Bohrung wird ein oben mit einem kleinen Stopfen abgedichteter und mit einer Abschlußdeckplatte versehener Kunststoff-Trinkhalm (in den verschiedenen Farben erhältlich) gesteckt und angeklebt. Dabei ist zu beachten, daß der Halm unterhalb der Platte eine kleines Stück herausragt. Kurz vor dem oberen Ende des „Mastes“ werden nun entsprechend der Breite des „Fahnentuches“, das seinerseits mit dünnen Fädchen am Mast angeklebt ist, drei oder vier Löcher senkrecht untereinander in die Wand des Halmes mit einer heißen Nadel eingebrannt.



Nun wird von unten in den Trinkhalm Luft geblasen, so daß diese durch die kleinen Löcher seitlich aus dem Mast strömt, auf das Fahnentuch trifft und es zum Flattern bringt. Selbstverständlich muß es sich um einen sehr leichten Stoff, am besten dünne Seide, handeln.

Als Luftquelle kann ein unter der Anlage befindlicher Roller- oder Fahrradschlauch dienen, der durch einen dünnen Gummischlauch mit dem durch die Platte ragenden Teil des Trinkhalmes verbunden wird. Zur Regulierung ist eine einfache Schlauchklemme vorgesehen. Wer hat, kann natürlich auch eine Aquariumpumpe verwenden. Will man mehrere solcher „Masten“ aufstellen, ist darauf zu achten, daß alle Fahnen in einer Richtung flattern.

Ing. W. Maletzke, Berlin



Das TT-Modell der V 180 der DR. Hier sieht man die Einteilung der Fensterstreben in der Stirnwand (Gehäuse noch nicht lackiert).

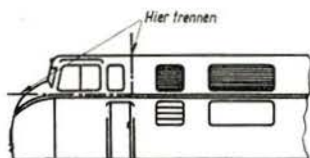
Foto: W. Hauschild, Leipzig

WALTER HAUSCHILD, Leipzig

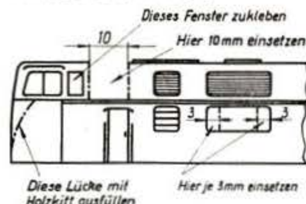
TT-Umbauanleitung einer Lok V 200 in eine Lok V 180

Jeder Modelleisenbahner möchte immer wieder neue Lokomotiven besitzen. Die Industrie kann diese mannigfaltigen Wünsche nicht befriedigen. Da sich nun nicht jeder von selbst an die Umbauten von Lokomotiven wagt, soll folgende Umbauanleitung jedem Modelleisenbahner den Umbau einer V 200 in eine V 180 an Hand von drei Skizzen ermöglichen.
An Material und Werkzeug benötigen wir eine V 200 von der Firma Zeuke & Wegwerth und ein (beschädigtes) Gehäuse der V 200, weiterhin eine Laubsäge, eine Feile, einen Schraubenzieher, Pinzette, Tonbandkleber und eine kleine Büchse Holzkitt. Als erstes entfernen wir durch Lösen der vier Bodenschrauben das Gehäuse

Skizze 1 (V 200)



Skizze 2 (V 180)



Skizze 3



von der Diesellok. Dann sägen wir vom Gehäuse die Führerkabinen auf beiden Seiten ab (siehe Skizze 1). Aus dem zweiten Gehäuse sägen wir zwei 10 mm breite Streifen heraus (siehe Skizze 3), verputzen die Schnittflächen gut und setzen die Streifen an das Gehäuse an. Das ganze lassen wir gut trocknen. Dann wird das Führerhaus vorn aufgesetzt und die entstandene Lücke mit Holzkitt zugekittet. Nach dem Eintrocknen des Holzkittes wird die Fläche mit einer Schlichtfeile bearbeitet. Danach werden die letzten Fenster der Führerkabine (siehe Skizze 2) mit zurechtgefeilten Plastteilchen aufgeklebt und gut verputzt. Dasselbe wird mit dem unteren langen Fenster gemacht, jedoch nur rechts und links 3 mm breit. Der Steg im Stirnwandfenster wird herausgebrochen und das Fenster unten geradegefeilt. Nun werden zwei kleine Stege in gleichen Abständen eingesetzt, so daß nun drei kleinere Fenster entstehen. Zum Schluß wird das fertige Gehäuse noch einmal mit Sandpapier überputzt. Die Lackierung des Modells erfolgt Weinrot, Silbergrau und das Dach Silber.

Für unsere westdeutschen Leser

Wolfgang Stoffels, Augsburg

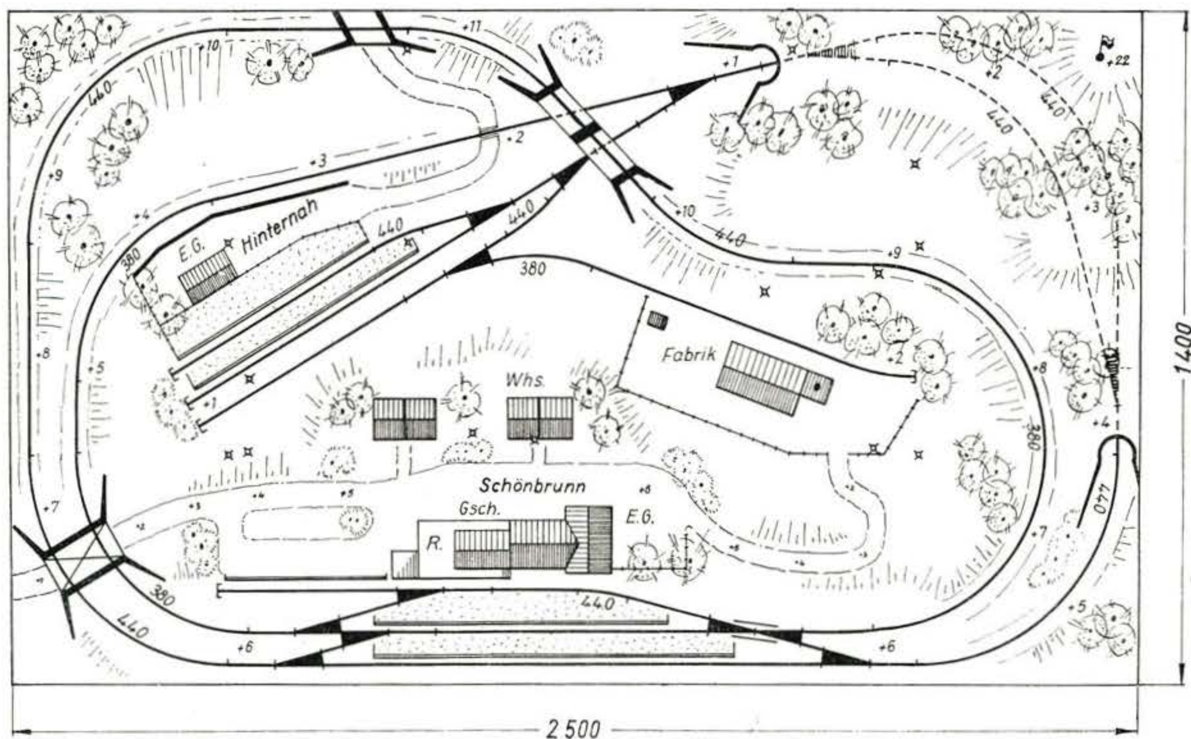
30 Jahre Gasturbinenlokomotive

Selbstverlag des Herausgebers

110 Seiten, zahlreiche Abbildungen und Tabellen, 10,– MDN

30 Jahre sind nunmehr vergangen, seit 1933 die erste von einer Gasturbine getriebene Lokomotive der Welt über die Schienen rollte. Inzwischen wurde umfangreiche und eingehende Entwicklungs- und Erprobungsarbeit geleistet mit dem Ziel, die Gasturbine auch in die Schienentraktion einzuführen. Die ölgefeuerte Turbine hat sich im praktischen Bahnbetrieb bereits mehrfach bewährt und die kohlegefeuerte Maschine kommt gegenwärtig erstmals in einer Lokomotive zur Anwendung. In vorliegender Schrift wird darüber in zusammengefaßter Form berichtet und somit eine Lücke in der Eisenbahnliteratur geschlossen.
Nach einem einleitenden kurzen Abschnitt über die Gasturbine und deren Bauformen werden alle ausgeführten Lokomotiven der Welt mit einem solchen Antrieb beschrieben, wobei die Maschinenanlage im Vordergrund steht. Daneben sind einige Hinweise auf Projekte von Gasturbinenlokomotiven enthalten. Auch die Bemühungen, kohlegefeuerte Lokomotiven zu bauen, finden hier ihren Niederschlag. Nach einer abschließenden Zusammenfassung folgt ein Literaturverzeichnis, das mehr als 350 Quellen zum vorliegenden Thema umfaßt und einen Schlüssel zu eingehender Information dieses Zweiges der Lokomotivtechnik darstellt.

Bestellungen sind zu richten an: Ing. Wolfgang Stoffels, 89 Augsburg, Schillerstr. 204



Von Schönbrunn nach Hinternah

$r = 440, \quad r_1 = 380$

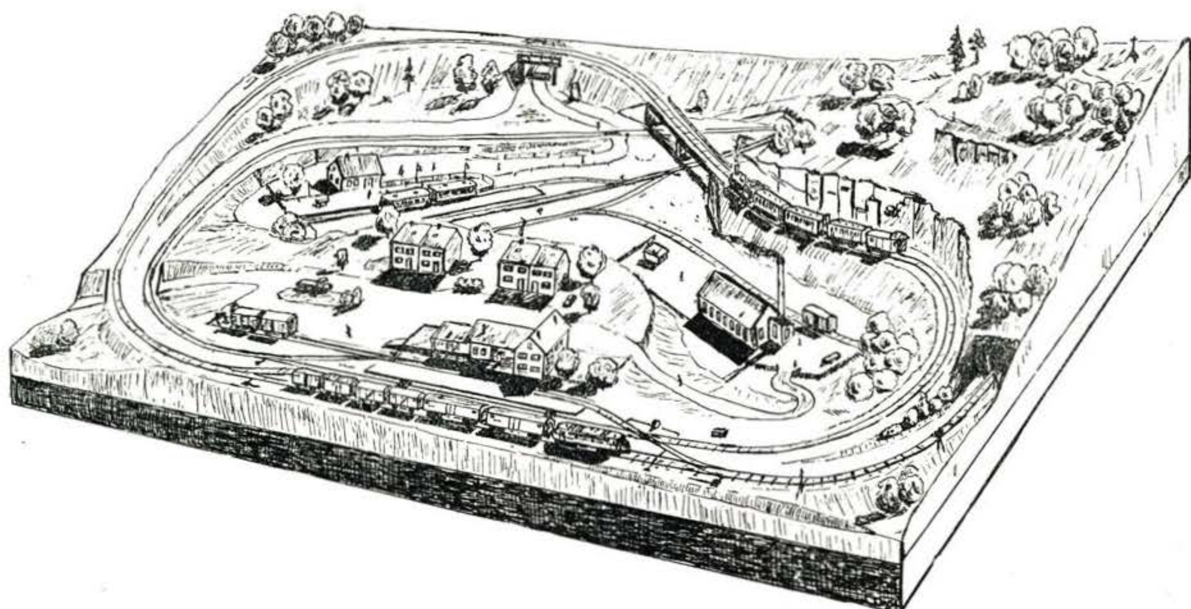


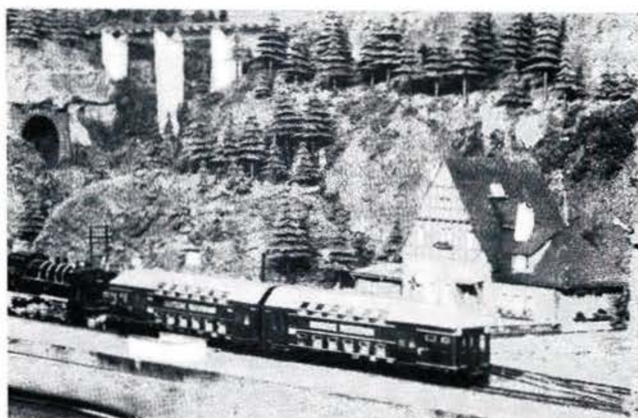
Bild 1 Talstation der Oberweißbacher Bergbahn. Modellbahnanlage der Gruppe „West“ der AG „Friedrich List“ auf der Ausstellung 1963

Bild 2 Ausschnitt der Gemeinschaftsanlage der Gruppe „Südwest“ auf der Ausstellung 1963

Bild 3 Ausschnitt der Gemeinschaftsanlage der Gruppe „Ost“ auf der Ausstellung 1963



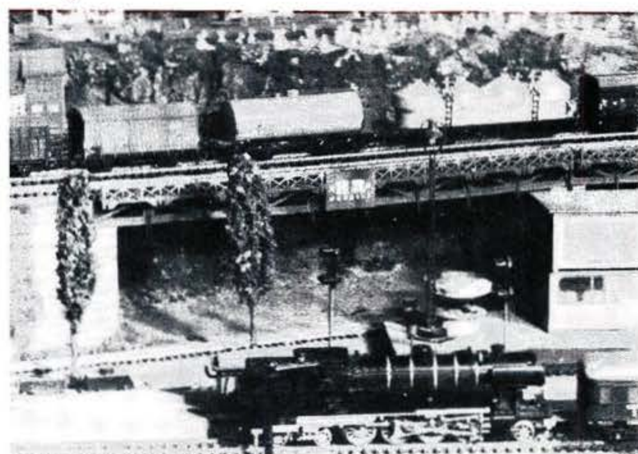
1



2

Ausstellung der AG „Friedrich List“ Leipzig

3



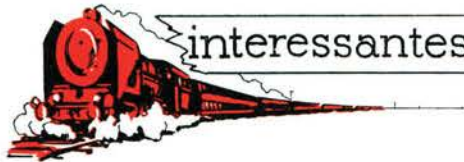
Seit dem Bestehen des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes ist es für uns Modellbahnfreunde aus Leipzig zur Verpflichtung geworden, die im Laufe des Kalenderjahres angefertigten Arbeiten in einer großen Modelleisenbahnausstellung der Bevölkerung zu zeigen.

Im Jahre 1962 stellten wir unter primitiven Verhältnissen im Leipziger Hauptbahnhof je eine TT- und H0-Anlage aus. Trotz des beengten Raumes war diese Ausstellung ein schöner Erfolg. Der Besuch bewies, daß die Modelleisenbahn nicht nur schlechthin als ein Hobby bezeichnet werden kann, sondern daß sie ebenso ein gutes polytechnisches Lehrmittel ist. Im Jahre 1963 waren wir in eines der Messehäuser der Innenstadt eingezogen. Ein Läutewerk in der Petersstraße, darüber ein großes Werbetransparent wiesen den Weg in den „Messehof“. Dort hatten die Modelleisenbahner viele selbstgebaute Modelle sowie vier Gemeinschaftsanlagen und elf Heimanlagen aufgebaut. Zwei Anlagen mit besonderen Motiven, die Oberweißbacher Bergbahn und die Muldentalbahn stellten besondere Anziehungspunkte dar. Höhepunkte unserer Ausstellung waren die Besuche von der Aktuellen Kamera des Deutschen Fernsehfunks und dem DEFA-Augenzeugen. Beide Filmstreifen liefen noch während der Ausstellungszeit in den Lichtspieltheatern und im Fernsehprogramm, so daß an den letzten Tagen nochmals ein erhöhter Besucherstrom zu verzeichnen war. Das Endergebnis belief sich dann auch auf 36 500 Besucher in drei Wochen.

Nun ist es wieder soweit. Am 29. November 1964 öffneten sich die Türen zur III. Großen Modelleisenbahnausstellung, die bis zum 20. Dezember Besucher erwartet. Im „Messehof“ zeigen die Modellbahnfreunde neue Modelle und Modelleisenbahnanlagen, welche in mühevoller Kleinarbeit in der Wohnung oder im Gruppenheim entstanden sind. Eine besondere Sehenswürdigkeit ist die Nachbildung des Fährhafens Saßnitz. Mit dieser Modelleisenbahnanlage hat die Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List“ (Gruppe „Südwest“) eine in der Deutschen Demokratischen Republik einmalige Modellbahnanlage geschaffen.

Wir hoffen, daß auch in diesem Jahr unsere Besucher nicht enttäuscht werden, und wünschen allen einen angenehmen Aufenthalt in der Ausstellung.

Johannes Hauschild, Leipzig





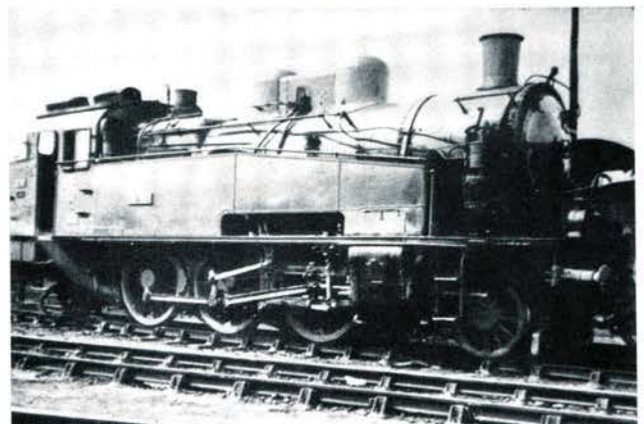
In der Grafschaft Sussex, nicht weit von der Stadt Brighton, gibt es eine Privateisenbahn für Modelleisenbahner und Lokomotivliebhaber – genannt die „Bluebell Line". Hier fahren alte Lokomotiven und Wagen lediglich zur Freude der Reisenden. Unser Bild zeigt eine Aveling-Porter-Lok, die nur einen Wagen zieht und nicht schneller als 5 Meilen je Stunde fahren darf.

Foto: D. G. Pateman, Bedford / England

Ehemalige sächsische Lok der Baureihe 75⁵ als Abgabelok, wie sie nach 1918 auf den französischen Strecken fuhr. Die Firma Gützold KG wird diese Lok als Version ihres 75⁵-H0-Modells auf den Markt bringen.

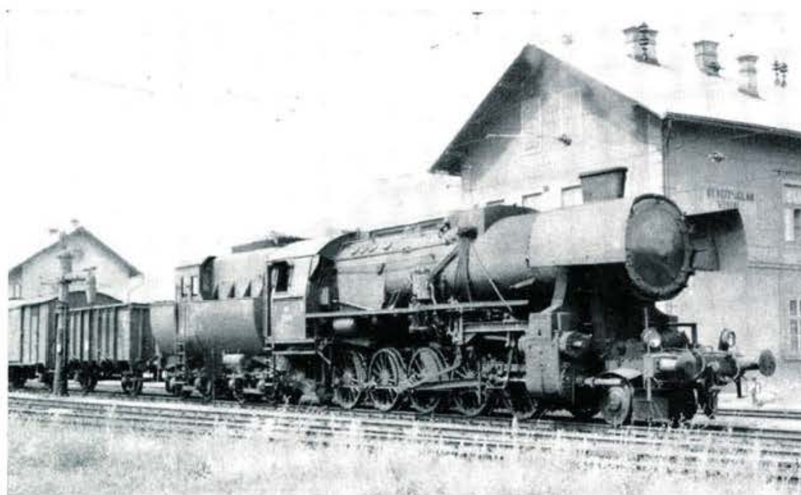
Fotokopie: R. Delie, Antwerpen / Belgien





Auch in Österreich zieht die alte 52er noch fleißig Güterzüge – hier zeigt sie unser Bild in St. Veit a. d. Glan. Die Lok hat man etwas rekonstruiert durch Giesel-Flachejektor und Kabinentender.

Foto: Dr. H. J. Feißel, Hanau





POST

Großstadtatmosphäre auf der Anlage

Viel ist schon über Wünsche betreffs neuer Lok- und Wagenmodelle geschrieben worden. Doch über Gebäudemodelle war selten etwas zu lesen. Den Firmen Auhagen, OWO, Scheffler, TeMos und anderen sei zunächst für ihre meist vorzüglichen Fabrikate unser herzlichster Dank ausgesprochen. Während das Sortiment an Bahnhöfen, Stellwerken usw. schon als recht gut bezeichnet werden kann, fehlen meines Erachtens nahezu vollständig städtische Gebäude. Viele Modelleisenbahner (man spürt es auch an den Anlagenfotos in der Zeitschrift) wollen — wenn auch oft nur andeutungsweise — eine klein- bis großstädtische Atmosphäre in ihre Modellandschaft „hineinzaubern". Da viele Modelleisenbahner ihrem Hobby auch aus einer (im guten Sinn gemeinten) „romantischen Ader" nachgehen, stelle ich mir nun vor, daß obengenannte Firmen städtische Bauwerke (Bürger- und Geschäftshäuser, Rathäuser, Kirchen, alte Gasthöfe, Apotheken, alte Befestigungsanlagen wie Stadttore, Stadtmauern usw.) als fertige Modelle und Bausätze nach historischen Vorbildern herstellen könnten.

Was gibt es da nicht in unserer schönen deutschen Heimat für reizvolle Objekte! Ich denke hierbei an Quedlinburg, Rothenburg ob der Tauber, Wernigerode, Stolberg im Harz, Hildesheim, Goslar, Naumburg, Freiberg, Meißen und viele andere Städte (empfohlen sei hier die Bildbandserie des VEB F. A. Brockhaus Verlag, Leipzig, „Unsere schöne Heimat", z. B. die Bände „Fachwerkbauten", „Deutsche Bürgerhäuser"). Könnte man zu den dargestellten Bauwerken noch einige prägnante, kurze kunst- und kulturhistorische Bemerkungen hinzufügen (wie es ähnlich die Firma Gützold bei ihren Lokmodellen macht), wäre hierdurch die Möglichkeit zu einer kulturpolitischen Arbeit gegeben, die vielen noch mehr die Liebe zu dem von unserem Volk Geschaffenen vertiefen würde. Natürlich müßte von den Landschaftsgestaltern bei der Auswahl der aufzustellenden Gebäude die nötige Sorgfalt aufgebracht werden; denn es wäre ein Unding, wenn z. B. ein norddeutscher Backsteinbau in eine Harzer Kleinstadt mit Fachwerkhäusern versetzt würde. Aber diese Probleme sind uns ja schon geläufig.

Doch auch moderne Bauten, die von unserer eigenen Zeit und dem Werk unserer aller Hände Arbeit zeugen, hätten sich einen Platz auf den Anlagen wohl verdient.

Dr. med. Hans-Dieter Bartsch, Borsdorf/Leipzig



Wo ist der Lokschuppen?

Manches Neue gibt es auf dem Gebiet der Modelleisenbahn; oft kommt es aber nur in kleinen Mengen auf den Markt, so daß man Glück haben muß, etwas davon zu erwischen; oder es wird etwas angepriesen, und dann hört man nichts mehr davon. Auch das so schnelle Wechseln von Systemen, z. B. beim Schienenmaterial, führt dazu, daß man dann auf seiner Anlage ein buntes Durcheinander hat. Beim Neuanfang weiß man oft nicht, ob man bei einer bestimmten Art bleiben kann. Ich erwarb mir im vorigen Jahr eine elektrisch gesteuerte Modell-Drehscheibe der Nenngröße H0 von der Herstellerfirma VEB Vereinigte Bäckereimaschinenwerke Halle (Saale). In der beigelegten Gebrauchsanweisung wird im dritten Absatz gesagt: „Weiterhin besitzt die Drehscheibe drei Anfahrt- und sechs Abfahrtgleise. Letztere sind für die Zufahrt zu einem Ringlokschuppen mit mechanischer Torverschlußvorrichtung und fünf Ständen vorgesehen, der in Vorbereitung ist." Ein öfteres Nachfragen im Handel ergab, daß von dem Lokschuppen nicht viel bekannt war und keiner etwas dazu sagen konnte. Das veranlaßte mich, an den Herstellerbetrieb in Halle zu schreiben mit der Anfrage, ob überhaupt oder wann mit dem Erscheinen zu rechnen sei. Ich erhielt von dem Betrieb folgende Nachricht: „Wir müssen Ihnen leider mitteilen, daß der von Ihnen gewünschte Lokschuppen von uns nicht hergestellt wird. Wir können Ihnen auch keinen anderen Betrieb angeben, der dieses Zubehör herstellt." Wie steht diese Antwort mit dem Hinweis im Prospekt im Einklang? Man kann doch nicht etwas anpreisen, und dann weiß keiner mehr davon. Außerdem wurde im „Modelleisenbahner" 12/62, Seite 314, sogar ein Foto davon gezeigt.

Herbert Löffler Karl-Marx-Stadt



Ergänzung zu „Thüringer-Wald-Fahrt eines Modelleisenbahners" (Heft 5/64)

In seinem Artikel schreibt Herr Hesse von einem aufgebockten Schmalspurwagen, der seiner Ansicht nach aus dem Raw Gotha kommt. Zur Richtigstellung dieser Meinung möchte ich folgendes bemerken: Als 1961 das Reko-Programm der Deutschen Reichsbahn im wesentlichen abgeschlossen war, erwies sich das Gothaer Raw als überflüssig. Als „VEB Landmaschinenbau" sollte es von nun an unserer Volkswirtschaft nützlich sein. Das neue Werk fertigte Einzelteile für Mähdrescher, die im VEB Weimar-Werk weiterverarbeitet wurden. Auch hochwertige Exportartikel wie Schilfpressen, die im Donau-Delta eingesetzt wurden, verließen diesen ehemaligen Reparaturbetrieb. Inzwischen ist dieser Betrieb aber zum vierten Traktorenwerk der Republik geworden.

Doch Gotha hat seit dem 1. Januar 1964 auch wieder ein Raw. Die Mitropa-Reparaturwerkstätten wurden im Zuge des umfassenden Aufbaus des Sozialismus und der damit verbundenen Verstaatlichung aller Industriezweige der Deutschen Reichsbahn angegliedert. In dem auf diese Weise neu entstandenen Raw werden jedoch nach wie vor nur Post- und Mitropa-Wagen aufgearbeitet.

Bernd Ernst. Westhausen/Gotha

● daß die Deutsche Reichsbahn bis zum Jahre 1970 300 neue Elloks und 1700 neue Dielselloks erhält? 1970 werden dann 25 Prozent aller Zugleistungen von Elloks und 28 Prozent von Dieselloks erbracht. Bis zum Ende des Sieben-Jahrplans wird auch der gesamte Rangierbetrieb „verdieselt" sein.

● daß in Bulgarien seit dem Fahrplanwechsel zahlreiche Schnellzüge stark beschleunigt wurden? Der „Varna-Expreß" legt die 580 km lange Strecke Sofia–Varna mit Diesellok aufenthaltslos zurück.

WISSEN SIE SCHON ...

● daß der Grenzbahnhof Emmerich (Westdeutschland) im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Strecke Oberhausen–Arnhem als Zweisystembahnhof eingerichtet wird? Mehrstromloks mit durchgehenden Schnellzügen nach und von Holland werden den Bahnhof ohne Halt mit 140 km/h durchfahren können.

● daß die nördlichste Normalspurbahn der Welt die 8 km lange Minenbahn bei Kirkenes (Norwegen) ist? Auf der Bahn wird Magnetit befördert.

● daß die heute 150 km/h betragende Höchstgeschwindigkeit des berühmten „Mistral" zwischen Paris und Marseille auf 160 km/h heraufgesetzt werden soll? Bei Probefahrten mit schweren „Mistral"-Zügen wurden 170 km/h erreicht.

● daß in New York der Versuch mit automatischem Zugbetrieb auf der U-Bahnstrecke Central Station–Times Square technisch aber nicht wirtschaftlich befriedigt hat? Die Gewerkschaft hat die Beibehaltung des Fahrers durchgesetzt und das Werkstätten-Personal mußte vermehrt werden. Eine ursprünglich vorgesehene Ausdehnung dieses Versuchs unterblieb.

● daß es eine Läute- und Pfeiftafel gibt, die auf einen Raupenweg aufmerksam macht? Gemeint sind jedoch nicht Schmetterlingsraupen, sondern Planierraupenfahrzeuge. Die Tafel steht an einer Kohlenabfuhrstrecke im Bezirk Leipzig. Im Hintergrund ein Kohlenzug mit einer 75-t-Ellok, die der Bildautor seit 1955 fährt.

Foto: G. Hans, Altenburg/Bez. Leipzig





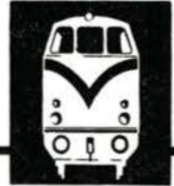
Einweihung der Tokioter Einschienenbahn. Die 13,2 km lange Strecke zwischen dem internationalen Flughafen Tokio und der Station Hamamatsucho legt die Bahn in 18 Minuten zurück. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei etwa 95 km/h. Im Mai 1963 begann der Bahnbau. 19,600 Millionen Yen betrugen die Kosten.

Foto: Zentralbild

Ergänzung zu: Die Wiener S-Bahn

Der hochinteressante Beitrag über das modernste Wiener Beförderungsmittel (Der Modelleisenbahner 9/64) enthält im Abschnitt „Geschichtliche Entwicklung" Angaben, die nicht den Tatsachen entsprechen. Die Wiener Stadtbahn ist im Jahre 1925 nicht erbaut, sondern nur elektrifiziert worden, und zwar unter Begleitumständen und in einer Form, die es wert erscheinen lassen, der Vergessenheit entrissen zu werden. Die Erbauung der Stadtbahn war bereits in den Jahren 1892 bis 1900 erfolgt; im Vordergrund hatten aber damals nicht die Bedürfnisse der Wiener Bevölkerung, sondern militärische Interessen gestanden. Die Bahn sollte die zahlreichen, in den Wiener Kopfbahnhöfen endenden Fernstrecken miteinander verbinden und war hinsichtlich des Lichtraumprofils, der Krümmungshalbmesser usw. so angelegt, daß die Fernbahnzüge unmittelbar auf die Stadtbahn übergehen konnten. Die ungünstige Linienführung und die Unannehmlichkeiten des Dampfbetriebes in den langen Tunnelstrecken hielten aber die Frequenz des Personenverkehrs unter den gehegten Erwartungen; von Anfang an arbeitete der Betrieb unwirtschaftlich, und das Betriebsdefizit wurde von Jahr zu Jahr größer. Pläne zur Elektrifizierung blieben mangels Interesse der herrschenden Klasse und infolge der hohen Kosten unausgeführt. Der Kohlenmangel im ersten Weltkrieg führte zu starken Betriebseinschränkungen und Anfang Dezember 1918 zur völligen Einstellung des Personenverkehrs.
Der Gedanke der Elektrifizierung tauchte in den Jahren nach dem Kriege erneut auf, als der ansteigende Verkehr von der Straßenbahn allein nicht mehr bewältigt werden konnte. Da der österreichische Staat infolge der finanziellen Notlage nach dem Kriege die erheblichen Mittel für die Elektrifizierung nicht aufbringen konnte, wurde diese von der Stadt Wien in einer vereinfachten und in der Welt wohl einmaligen Form ausgeführt. Zwecks Kostensenkung wurde kein besonderer Wagenpark angeschafft, sondern der Betrieb mit Straßenbahnwagen vorgenommen. Die durch die Anlage der Bahn als Vollbahn gegebenen Möglichkeiten hinsichtlich der Wagenlänge und -breite konnten zwar so nicht ausgenutzt werden, aber der gemeinsame Wagenpark für Stadt- und Straßenbahn bildete durch die bedeutende Verringerung der Anlagenkosten überhaupt erst die Voraussetzung für die Elektrifizierung und ließ sich auch betrieblich rechtfertigen, da Verkehrsspitzen auf Stadt- und Straßenbahn zeitlich nicht zusammenfielen. Eine weitere Kostenverminderung ergab sich daraus, daß die Stadt Wien nicht die gesamte Stadtbahn übernahm, sondern gleichsam nur den inneren Ring (Wiental-, Donaukanal- und Gürtellinie), während auf der Verbindungsbahn (der heutigen S-Bahn) und der Vorortelinie von den ÖBB ein eingeschränkter Dampfbetrieb aufrechterhalten wurde. Andererseits ergab sich eine Verbesserung der Linienführung dadurch, daß an zwei Stellen die Stadtbahngleise eine Verbindung mit den Straßenbahngleisen erhielten, womit die Möglichkeit gegeben war, daß Stadtbahnzüge unmittelbar auf Straßenbahnlinien übergingen.

W. Schmidt, Altenburg



DIETMAR KLUBESCHEIDT, Zeesen

Elektrische Lokomotive Re 4/4II der SBB

Электровоз серии Ре 4/4II Швейцарской Фед. Жел. Дор.

Electric Locomotive Re 4/4II of SBB (Swiss Federal Rw)

Locomotive électrique de la série Re 4/4II des C.F.F. de Suisse

Im Jahre 1955 beschloß die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen ein Erneuerungsprogramm des rollenden Materials. In diesem Zusammenhang wurde auch festgelegt, daß in Zukunft nur noch drei Bauarten elektrischer Lokomotiven bzw. Triebwagen gefertigt werden sollen:

Eine schwere sechsachsige Lokomotive Ae 6/6 (siehe Heft 7/64 des „Modelleisenbahners"),
ein leichter Triebwagentyp RBe 4/4 und
eine neue schwere vierachsige Bo'Bo'-Lokomotive.

Zunächst sind von der neuen Ellok im Jahre 1960 sechs Prototypen bestellt worden. Im Jahre 1963 wurden die ersten dieser Maschinen abgeliefert und dann begann eine systematische Erprobung. Die Lokomotiven, die eine Stundenleistung von rund 6000 PS erbringen, sind mit Vielfachsteuerung eingerichtet und für schwere Schnellzüge, für Güterzüge im Flachland und für Vorspann- und Doppeltraktion auf Bergstrecken bestimmt. Sie erhielten die Betriebsnummern 11 201 bis 11 206 und die Bezeichnung Re 4/4II.

Technische Daten

Treibraddurchmesser		1260 mm
Anzahl der Fahrmotoren		4
Reibungsmasse		80 t
Max. Anfahrzugkraft am Rad		26 Mp
Getriebeübersetzung		1 : 2,636
Betrieblich max. Geschwindigkeit		125 km/h
Technisch max. Geschwindigkeit		140 km/h
Stundenzugkraft am Rad	bei V = 100 km/h	14,7 Mp
Stundenleistung am Rad		5600 PS
Stundenleistung an der Welle		4 × 1030 kW
Dauerleistung am Rad	bei V = 105 km/h	5040 PS
Dauerleistung an der Welle		4 × 955 kW

Im mechanischen Teil bestehen die Lokomotiven aus zwei gleichen, zweiachsigen Drehgestellen mit Einzelachsantrieb sowie dem selbsttragenden Lokomotivkasten mit den Zug- und Stoßvorrichtungen. Der kurze Drehgestellrahmen ist ohne Mitteltraverse ausgeführt. Zur Dämpfung von Schwingungen sind Reibungsdämpfer seitlich der Schraubenfedern angebracht. Die Treibachsen sind axial um je 10 mm verschiebbar. Die Dreh-



Bild 1 Elektrische Lokomotive 11 201 der SBB.

Foto: Fotodienst SBB

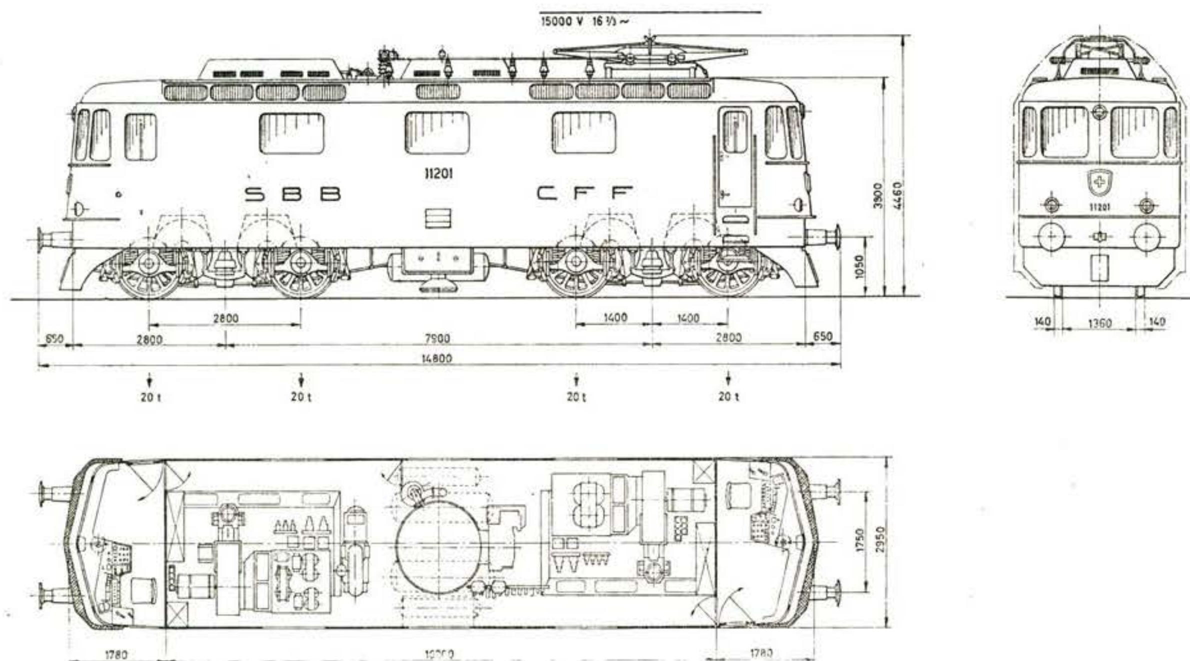


Bild 2 Maßskizze der elektrischen Lokomotive der Baureihe Re 4/4II der Schweizerischen Bundesbahnen.

gestelle sind zum besseren Kurvenlauf mittels Querkupplung miteinander verbunden.

Die Leistung der fremdventilierten Fahrmotoren wird über Federantrieb auf die Treibachsen übertragen. Unter den Fahrmotoren sind Zugstangen angebracht, die die Zug- und Bremskräfte von den Drehgestellen auf den Kasten übertragen. In der Mitte des Maschinenraums steht der ölgekühlte Transformator. An ihm sind der 32stufige Hochspannungsstufenschalter und der Luftmotor angebaut. Beim Fahren werden die Erregerwicklungen der vier Fahrmotoren über Parallelschalthüpfer parallel geschaltet. Damit wird die Neigung zu starken Schleuderns vermindert. Eine Sandstreuvorrichtung ist nicht mehr eingebaut. In der elektronischen Steuerung sind dafür ein automatischer Schleuderschutz und ein Lastausgleich einbezogen.

Die neuen Lokomotiven haben weitere Verbesserungen im mechanischen und im elektrischen Teil. Alle bisherigen Testfahrten ergaben gute Resultate, so daß weitere 50 Stück dieser neuen Ellok bestellt wurden.

Literaturnachweis

Geschäftsbericht der SBB–CFF 1963
Bericht der Schweizerischen Bundesbahnen, Abteilung für den Zugförderungs- und Werkstättendienst, Mai 1964



BUCHBESPRECHUNG

Taschenbuch für den Lokomotivführer 1965

Die neue Ausgabe des Taschenbuchs für Lokomotivführer wird wieder täglicher Begleiter für viele Lokomotivführer und Lokomotivheizer im kommenden Jahr sein. Es ist nunmehr die dritte Publikation dieser Art, die als Nachschlage- und Arbeitsunterlage dient.

Das Taschenbuch setzt sich zusammen aus einem auf den Dienst des Lokomotivführers abgestimmten Kalendarium, einem für persönliche Aufzeichnungen vorgesehenen Abschnitt sowie aus interessanten Beiträgen aus der Praxis des Triebfahrzeugbetriebes.

Dem Einsatz von modernen, leistungsfähigen Diesellokomotiven wird das Taschenbuch weitgehend gerecht, was die Einzelbeiträge im Abschnitt „Neue Technik im Triebfahrzeugbetrieb" beweisen:

Vergleich der Zugförderungsarten
Aus der Technik der Dieseltriebfahrzeuge
Die Diesellokomotive V 180
Pflegepläne für Dieseltriebfahrzeuge
Betriebsstörungen bei der Diesellokomotive V 60
Einsatztechnologie moderner Triebfahrzeuge

Da die Dampflokomotiven aber auch im Jahre 1965 noch einen großen Anteil an der Zugförderung haben werden, werden einige Kapitel dem Dampflokomotivbetrieb gewidmet:

Die innere Kesselspeisewasserpflege der DR
Neue Methoden zur Reinigung der Rohre
Das Abkühlumwälzverfahren mit 70 grd Temperaturdifferenz
Vorbeugender Brandschutz im Dampflokbetrieb

Darüber hinaus wurden für alle Traktionsarten interessierende Themen in folgenden Abschnitten behandelt:

Fahrzeitermittlung
Der sektionierte Fahrplan
Bau- und Funktionsmerkmale der KE-Bremse
Eisenbahntechnische Begriffe – kurz erläutert

Entsprechend den Wünschen zahlreicher Leser wurde das Äußere des Buches verändert. Durch eine Neuaufteilung des Kalendariums wurde mehr Raum für persönliche Aufzeichnungen geschaffen. Das Aufschlagen der Seiten wird durch eine perforierte Seitenecke erleichtert.

Bestellungen zum Titel sind dem Vertriebsstellenleiter „Fahrt frei" des zuständigen Reichsbahnamtes zuzuleiten. *Mü*

Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41I. Die bis zum 10. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

Lübben (Spreewald)

Unter der Leitung von Herrn Jörg Rynders, Brunnenstraße 60, hat sich eine neue Arbeitsgemeinschaft unserem Verband angeschlossen.

Freiberg (Sachs)

Alle Modellbahnfreunde, die an der Mitarbeit in einer AG interessiert sind, melden sich bitte bei Herrn Horst Jacoby, Karl-Marx-Str. 13.

Oranienburg

Herr Willy Dräger, Krebsstr. 16, ist Leiter einer AG, die sich unserem Verband angeschlossen hat.

Wer hat — wer braucht?

12/1 Suchen dringend „Der Modelleisenbahner" 1952 Hefte 1–9, 1953 Hefte 2, 3, 1956 Hefte 2, 11, 1957 Hefte 1, 2, 3, 5, 1958 Heft 2
Verkaufen komplette Jahrgänge 1955–1960

12/2 Suche die Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" Nr. 11 und 12 von 1958, Nr. 1 bis 7 von 1959

12/3 Verkaufe „Der Modelleisenbahner" Einzelhefte Jahrgänge 1952 und 1953 sowie vollständig 1954, 1955, 1956, 1957, 1958, 1959

12/4 Suche 2 gebrauchte E 63, auch beschädigt und ohne Gehäuse.

12/5 Suche Tender von Märklin-Lok Sk 800 und 3 Stück Radsätze 23 mm ⌀

12/6 Suche „Der Modelleisenbahner" Jahrgang 1954 Hefte 1–9 und 11 oder kompletten Jahrgang 1954

Mitteilungen des Generalsekretariats

Das Präsidium führte am 21. 11. 1964 seine 12. Sitzung durch. Es wurde eine Auswertung des diesjährigen Internationalen Modellbahnwettbewerbes vorgenommen. Weiterhin berichteten die BV Erfurt und Halle sowie zwei Arbeitsgemeinschaften über ihre bisherige Arbeit.
Wir bitten alle AG unseres Verbandes zu beachten, daß sich die Anschrift des Generalsekretariats geändert hat. Die Anschrift lautet: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41, Telefon: 58 08 51 (Apparat 21 609).
Es besteht die Möglichkeit, für unsere AG neue Schaltrelais zu beschaffen. Es handelt sich hierbei um Fernmelderelais (Dauerrelais) in Spezialausführung. Diese Relais haben eine Größenabmessung von 30×30×20 mm, haben 2 Wechselkontakte und sind mit einer Plastikkapsel gegen Staubeinwirkung geschützt. Die Relais haben einen Widerstand von 960 Ohm und arbeiten mit einer Spannung von etwa 14 Volt Gleich- oder Wechselstrom. Der Preis je Relais beträgt etwa 8,– MDN. Bestellungen für diese Relais richten die AG bis zum 31. 12. 1964 an ihre BV bzw. direkt an das Generalsekretariat.
Auf einige Anfragen teilen wir mit, daß nicht alle in den Bezirkswettbewerben 1964 ausgezeichneten Modelle am internationalen Wettbewerb in Budapest teilnehmen konnten. Der uns in Budapest zur Verfügung gestellte Ausstellungsraum machte es erforderlich, eine Vorauswahl der Modelle im Republikmaßstab zu treffen und nur einen Teil der Siegermodelle aus den Bezirken für die Teilnahme am internationalen Wettbewerb vorzusehen.
Die von den AG durchgeführten Modellbahnausstellungen sollen auch dazu dienen, anderen AG und Modelleisenbahnern Anregungen für die eigene Arbeit zu geben. Deshalb ist es zweckmäßig, vorgesehene Ausstellungen so rechtzeitig bekanntzugeben, daß allen Interessenten der Besuch ermöglicht werden kann. Wir verweisen in diesem Zusammenhang nochmals auf die oben angegebenen Einsendetermine für diese Mitteilungen und bitten alle AG, uns rechtzeitig über vorgesehene Ausstellungen zu informieren.
Ergänzend zu unserer Mitteilung im Heft 1/64 geben wir bekannt, daß zusätzlich mit der Deutschen Versicherungsanstalt ein Vertrag über den Versicherungsschutz für Haftpflicht abgeschlossen wurde. Somit erstreckt sich der Versicherungsschutz für unsere AG neben der Sachversicherung gegen Schäden durch Brände, Blitzschlag, Explosion, Einbruchdiebstahl, Leitungswasser, Sturm, Hochwasser, Hagel, Trümmer und Luftdruck durch Luftfahrzeuge sowie Sturmflut auch auf den Versicherungsschutz der Befriedigung berechtigter und der Abwehr unberechtigter Schadenersatzansprüche, die auf Grund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen gegen Mitglieder aus Anlaß der Ausübung einer Tätigkeit für den Deutschen Modelleisenbahn-Verband entstehen.
Wir weisen nochmals darauf hin, daß eintretende Schadensfälle schnellstens dem Generalsekretariat zu melden sind.

Helmut Reinert, Generalsekretär

Ein frohes und gesundes Weihnachtsfest

wünscht allen Lesern unserer Zeitschrift

das Präsidium des DMV und die Redaktion

10 JAHRE MODELLEISENBAHNER

Es sind bald zehn Jahre her, daß ich mich zum Kreis unserer Modellbahnfreunde zählen darf.
Anläßlich eines Besuches in Dresden sah ich 1954 die Anlage der AG Dresden-Neustadt. Was mir dort am meisten gefiel, waren die ausgestellten Selbstbaumodelle.
Mit dem Selbstbau von Gleisen und Weichen fing es dann auch bei mir an. Von der Herbstmesse 1954 kam ich mit dem Bausatz der E 18 nach Hause. Dieses Modell wurde aber nie fertig. Langsam lernte ich jedoch löten und feilen und was sonst noch zum Bau einer Lok gehört.
Die Baureihe 74 war mein erstes selbstgebautes Modell. Dreieinhalb Jahre hatte ihr Vorbild mich treu und redlich morgens zur Arbeit und abends nach Hause gefahren, so hatte sie sich ein Denkmal verdient. Neben einigen Wagen entstanden dann die Baureihen 42, 03, 84, der Speichertriebwagen ETA 177 und die E 44 sowie ein noch immer nicht ganz fertiges Modell des VT 34.
In gewisser Weise war ich aber trotzdem nur ein „theoretischer" Modelleisenbahner, denn meine damaligen Wohnverhältnisse gestatteten mir auch keine noch so kleine Heimanlage. Kontakte zu anderen Modelleisenbahnern hatte ich auch nicht.
Im Juli 1962 kam dann ein Höhepunkt. Ich konnte mit hervorragender Unterstützung des Bw Neubrandenburg eine AG gründen. Mit Beginn des IV. Quartals 1962 beantragten wir unsere Aufnahme in den DMV. Viel waren wir, und viel hatten wir uns – leider – vorgenommen. Eine 16 m² große Anlage sollte entstehen. Aber bald sonderte sich die Spreu vom Weizen. Auf durchschnittlich vier aktive Freunde schmolz unsere zunächst 15 Mann starke Schar zusammen. So kommt es, daß wir heute erst bei einem Zwischenziel angelangt sind.
Der X. Internationale Modelleisenbahnwettbewerb kam heran. Mit meiner E 44 und einer Kollektivarbeit einer V 36 kamen wir nach Görlitz und vertraten dort unsere AG. Ein Ehrenpreis war uns Lohn und Ansporn zur weiteren Teilnahme.
Nach dem ersten Schritt aus der häuslichen Abgeschiedenheit in das Kollektiv ging es auch an der „Privatbahn" weiter. Das endgültige Projekt meiner Heimanlage entstand mit Lageskizze und Schaltplänen, die erforderlichen Signale wurden ebenso wie die modellgerechten Fahrleitungsmasten selbst gebaut. Die Gleisverlegung im Hauptbahnhof geht ihrem Ende zu und auch ein Modell einer weiteren Ellok entstand so nebenbei.
Die wahrhaft vorzüglichen Güterwagenmodelle des VEB Piko und die durchaus gleichwertigen Modelle der Firma Schicht enthoben mich auch der Notwendigkeit, alle Fahrzeuge selbst zu bauen. So konzentriert sich meine Tätigkeit jetzt nur noch auf den Bau von Triebfahrzeugen, Spezialwagen, Gebäuden und Zubehör.
Wenn ich heute Rückschau halte auf das erste Jahrzehnt meiner Beschäftigung mit der Modelleisenbahn, so freue ich mich zwar des Erreichten, aber zugleich plane ich doch neue Aufgaben. Eine Reihe persönlicher Triebfahrzeugwünsche stehen neben der Beendigung des Aufbaus der Heimanlage auf dem Programm der Zukunft. Auch für die Arbeit in unserer AG steht noch einiges offen.
Zum Schluß soll den Mitarbeitern unserer Fachzeitschrift der Dank gelten. Aus dem „Modelleisenbahner" schöpfe ich auch heute noch, wo ich mich doch sicher schon zu den alten Hasen rechnen darf, immer wieder neue Anregungen und Hinweise.

Ulrich Schulz, Neubrandenburg

Selbst gebaut



1

Bild 1 Dieses H0-Modell der Baureihe E 63 ist zwar nicht selbst gebaut, jedoch weitgehend verbessert worden (Räder mit Radsternen, vorbildgerechter Stromabnehmer, Blindwelle mit Gegengewichten, durchbrochene Treppen, Handstangen u. a.). Der „Friseur" dieses Modells ist Herr Klaus Grosche aus Bad Doberan.

Foto: K. Grosche, Bad Doberan

2

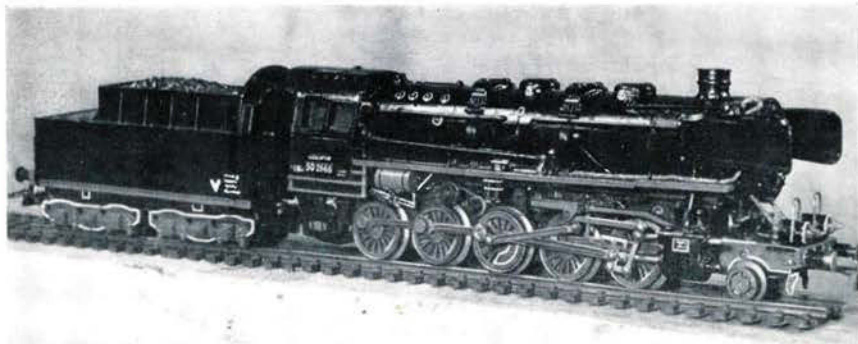


Bild 2 H0-Modell der Lok 50 2668, gebaut unter Verwendung von Pikoteilen von Herrn Wolfgang Valtin aus Berlin. Das Vorbild wurde 1943 von der Maschinenfabrik Eßlingen an die DR abgeliefert. Die Lok ist heute bei der DB.

3

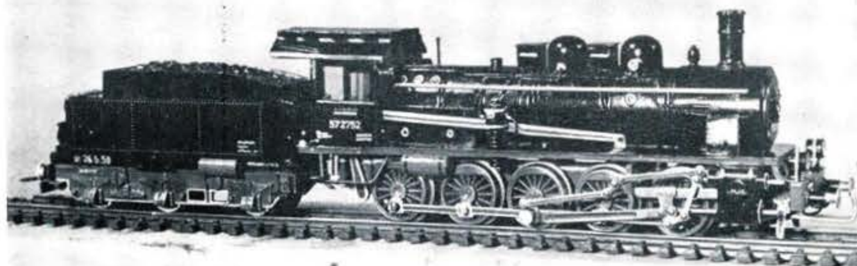


Bild 3 Ebenfalls von Herrn Valtin stammt dieses H0-Modell der Lok 57 2752. Es ist ein Nachbau der bekannten preußischen G 10. Das Vorbild wurde 1925 von Schwartzkopf gebaut und lief dann bei den Saarbahnen als „Saar 5426". Im Jahre 1935 kam sie zur DR.

4

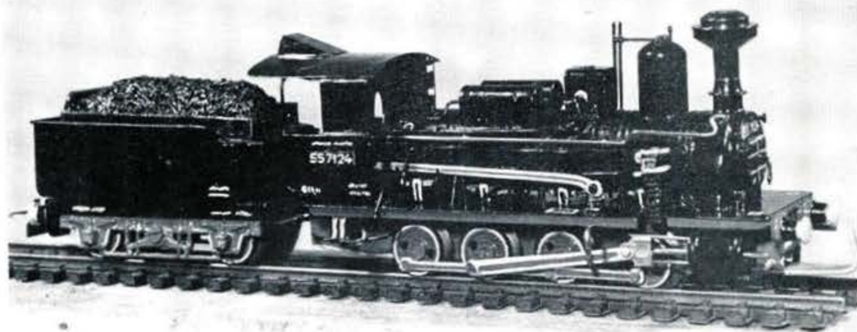


Bild 4 Ein weiteres Triebfahrzeug von Herrn Valtin: H0-Modell der Lok 55 7124. Das Vorbild wurde 1884 von der Lokomotivfabrik Floridsdorf an die damalige Prag-Duxer Eisenbahn geliefert. Sie trug dort die Betriebsnummer 29 und den Namen „Niclasberg". Als die Prag-Duxer Eisenbahn dann später von der Österreichischen Staatsbahn übernommen wurde, zeichnete man die Lok in 77.04 um. Nach Gründung der ČSD bekam sie die Bezeichnung 403.204 und wurde schließlich 1938 in das Nummernschema der DR als 55 7124 eingereiht. Heute ist sie bereits ausgemustert. Es verdient besondere Beachtung, daß die 55 7124 mit einem Treibraddurchmesser von nur 1030 mm zu der Bauart mit dem kleinsten Raddurchmesser innerhalb der Baureihe 55 gehört.

DER MODELLEISENBAHNER

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau und alle Freunde der Eisenbahn

1964 13. JAHRGANG

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Das Inhaltsverzeichnis umfaßt die Hefte 1 bis 12 des 13. Jahrgangs

Es ist in folgende Sachgebiete eingeteilt:

7. Elektrotechnik, Normung und Modelltreue

8. Basteleien

9. Titel- und Rücktitelbilder

10. Aus dem DMV und den Arbeitsgemeinschaften

11. Verschiedenes

Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, Berlin NO 55 · Lizenz-Nr. 1151


Zeuke